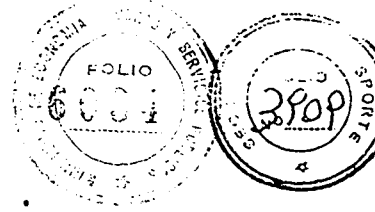
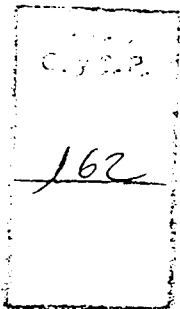


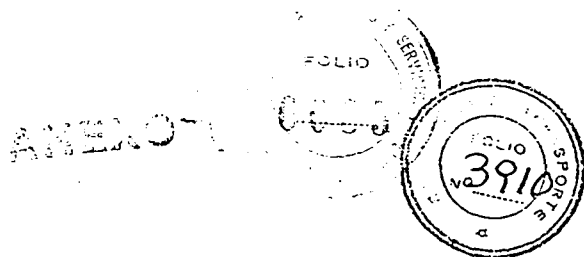
ANEXO 1 -



Anexo 8



ANEXO



**TERMINOS DE TRANSFERENCIA DE LA ACTIVIDAD DE CONTROL DE
LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE FERROVIARIO DE PASAJEROS -
SUBTERRÁNEOS Y PREMETRO-**

El perfeccionamiento de lo previsto en la cláusula 14 de la ADDENDA modificatoria del contrato de concesión, implicará el cumplimiento de los siguientes términos y condiciones de transferencia:

1.- OBJETO DE LA TRANSFERENCIA:

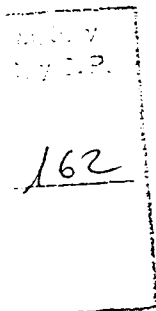
EL Concedente transferirá al GOBIERNO AUTÓNOMO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES el control del servicio de transporte ferroviario de pasajeros - subterráneo y premetro - comprendiendo el ejercicio de la fiscalización y cumplimiento de la ejecución del Contrato de Concesión, aprobado por Decreto N° 2608 del 22 de diciembre de 1993.

2.- COMPROMISOS ECONÓMICOS A CARGO DEL CONCEDENTE.

El Concedente conservará los compromisos económicos resultantes del Contrato de Concesión aprobado por el citado Decreto N° 2608/93.

En relación a lo expuesto, continuarán a cargo del Concedente:

- a.- El pago de los subsidios establecidos en el contrato de concesión, en los términos y condiciones oportunamente fijados y por el plazo allí determinado.
- b.- Los compromisos asumidos respecto a las Obras de Modernización de la Línea A, garantizando el pago del préstamo y el cumplimiento y ejecución del Convenio.



c.- Los desembolsos a cargo del Concedente por la ejecución del Programa de Inversiones básico y el Programa de Inversiones Complementarias establecido en el Contrato de Concesión.

d.- El pago derivado de reclamos pendientes del Concesionario por cuestiones surgidas con anterioridad al 31 de diciembre de 1997.

El Concedente, a través de la SECRETARIA DE TRANSPORTE DE LA NACIÓN, y en virtud de las funciones específicas que le cabe a dicha SECRETARIA, en todo lo que hace a los aspectos económico- financieros del contrato de concesión, a los fines de atender al pago de los subsidios y la percepción de cánones y penalidades, tendrá facultades de intervención en las tareas de control y fiscalización del Concesionario.

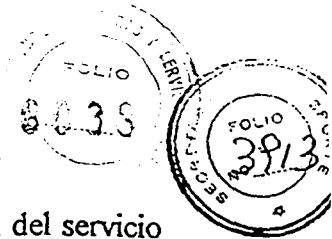
3.- FUNCIONES DEL CONCEDENTE Y DEL GOBIERNO AUTÓNOMO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES.

Serán asignadas las atribuciones y responsabilidades respecto a la fiscalización y control del contrato de concesión SBASE-URQUIZA, en virtud de las funciones específicas de Concedente y GOBIERNO AUTÓNOMO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES, las que se consignan a continuación:

I.- A CARGO DEL ESTADO NACIONAL, POR CONDUCTO DEL MINISTERIO DE ECONOMÍA Y OBRAS Y SERVICIOS PÚBLICOS -- SECRETARIA DE TRANSPORTE-

- 162
- a) Ejercer por sí o por medio del organismo o dependencia que a tal fin determine, todas las facultades previstas para la AUTORIDAD DE APLICACIÓN en el contrato de concesión celebrado con METROVIAS S.A. respecto de los servicios ferroviarios de la Línea URQUIZA.
 - b) Fijar las tarifas para el servicio ferroviario de la Línea URQUIZA.
 - c) Determinar y aplicar las penalidades respecto de incumplimientos operados en relación a los servicios ferroviarios de la Línea URQUIZA.

ANEXO 1

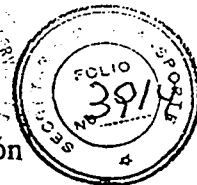


- d) Aplicar y hacer cumplir el contrato de concesión para la explotación del servicio ferroviario de subterráneo y premetro anteriormente a cargo de la empresa SUBTERRÁNEOS DE BUENOS AIRES SOCIEDAD DEL ESTADO.
- e) Fiscalizar y controlar las actividades de la empresa concesionaria en cuanto al cumplimiento de las obligaciones que le impone el contrato de concesión.
- f) Controlar el cumplimiento de las condiciones impuestas al Concesionario para la prestación de los servicios, su comercialización y el cumplimiento del programa de inversiones y de mantenimiento de la infraestructura y del equipamiento.
- g) Aprobar e intervenir en el trámite de recepción de los bienes que sean dados de baja por el concesionario en el curso de la concesión.
- h) Fiscalizar el cumplimiento de las obligaciones impuestas al concesionario en lo relativo a la vigilancia y conservación de los bienes integrantes de la concesión.
- i) Requerir información y realizar inspecciones y auditorías al CONCESIONARIO, procurando la menor ingerencia posible en su gestión.
- j) Tramitar y resolver las quejas del público relativas al servicios concedido.
- k) Controlar el cumplimiento de las normas relativas a la seguridad del servicio ferroviario prestado por el concesionario bajo su jurisdicción, respecto de la vía e instalaciones fijas, del material rodante y de los materiales y repuestos correspondientes, así como de las obras y provisiones que integran el programa de inversiones del concesionario.
- l) Requerir al concesionario el acceso a los documentos de la concesión e información sobre la misma que estime conveniente, con adecuado resguardo de la confidencialidad de la información obtenida.

162

- m) Fiscalizar y controlar todo otro aspecto contemplado en el contrato de concesión y en la normativa legal y reglamentaria que fuere de aplicación.

FOLIO
6000



4.- RESPONSABILIDADES EN RELACIÓN A LA CERTIFICACIÓN Y PAGO DE OBRAS Y PROVISIONES DEL PROGRAMA DE INVERSIONES.

En relación a las responsabilidades inherentes a la certificación y pago de obras y provisiones del Programa de Inversiones, los terminos acordados al respecto resultan:

4.1.- Será responsabilidad del GOBIERNO AUTÓNOMO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES, a través de la SECRETARÍA DE PRODUCCIÓN Y SERVICIOS, por conducto de SUBTERRÁNEOS DE BUENOS SOCIEDAD DEL ESTADO, cuando corresponda, en relación a las obras y previsiones correspondientes al Programa de Inversiones a realizar por la Concesionaria del servicio, la certificación del avance de tales obras y provisiones, la recepción provisoria y definitiva de las mismas.

El GOBIERNO AUTÓNOMO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES, a través de la SECRETARÍA DE PRODUCCIÓN Y SERVICIOS, por conducto de SUBTERRÁNEOS DE BUENOS SOCIEDAD DEL ESTADO, cuando corresponda, deberá prestar su conformidad a los pagos que correspondiere efectuar al concesionario por la ejecución del Programa de Inversiones y por el subsidio a la operación, y deberá remitir el expediente, dentro del plazo de 10 días a la SECRETARÍA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE ECONOMÍA Y OBRAS Y SERVICIOS PÚBLICOS DE LA NACIÓN.

4.2.- Será responsabilidad del ESTADO NACIONAL, a través del MINISTERIO DE ECONOMÍA Y OBRAS Y SERVICIOS PÚBLICOS por conducto de la SECRETARÍA DE TRANSPORTE DE LA NACIÓN, autorizar el respectivo liberamiento de los pagos a ser abonados con fondos de TESORERÍA GENERAL DE LA NACIÓN

5.- MODERNIZACIÓN DE LA LÍNEA "A" DE SUBTERRÁNEOS.

ANEXO

6040

3915

En relación al emprendimiento del Gobierno Nacional para la Modernización de la Línea "A" de Subterráneos, actualmente en proceso licitatorio en jurisdicción nacional, que el GOBIERNO AUTÓNOMO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES, aportará al ESTADO NACIONAL el pago de la parte proporcional del préstamo que para la ejecución de esta obra fue acordado por el BANCO MUNDIAL al ESTADO NACIONAL.

En virtud de lo expuesto, dentro del plazo de DIEZ (10) días contados a partir de la firma de suscripción del correspondiente acuerdo de transferencia, el GOBIERNO AUTÓNOMO DE LA CIUDAD designará dos representantes, los cuales se incorporarán al equipo técnico, en representación del ESTADO NACIONAL a los fines de participar en todo lo relativo al seguimiento, intervención y contralor de las licitaciones e inspección de la ejecución de las referidas obras de Modernización de la Línea "A" de Subterráneos.

En el Acta de transferencia se deberán establecer los plazos, modalidades, y forma de intervención de los representantes del GOBIERNO AUTÓNOMO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES, así como los compromisos que asume el mismo, en virtud de lo acordado en el presente artículo.

162

Anexo 9

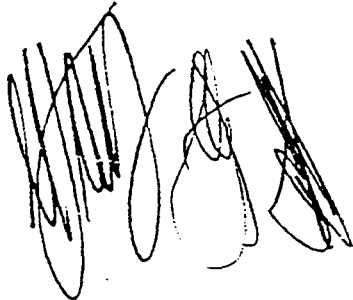
102

ANEXO I

ANEXO I

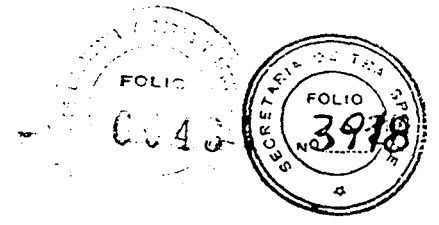
Reclamos efectuados por METROVÍAS

- 1.- Reintegro de los montos abonados por METROVÍAS S.A. al personal transferido de SBASE, por vacaciones pendientes a la toma de posesión. (Nota N° 768/97)
- 2.- Intereses por atraso en el pago de las cuotas por la compra de los coches japoneses, para la Línea "B" de Subterráneos (Nota GAC N° 721/97)
- 3.- Demora en la entrega de la ex - Estación Colegiales de la Línea "D" de Subterráneos. (Ver Nota GAC N° 292/97)
- 4.- Diferencias en obras de inversión de subterráneos (Nota GAC N° 340/97)
- 5.- Obras pertenecientes al Programa de Inversiones Complementarias (Nota GAC N° 947/97 y Nota GAC N° 087/98)
- 6.- Obras del Anexo XXXII -SBA sobre modernización y prolongación de la Línea "D" a cargo de SBASE. (Nota GAC N° 921/96 Y Nota GAC N° 087/97.



AL. E. y O. y S. P.
162

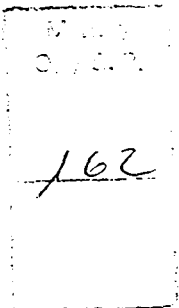
ANEXO II



Cuestiones a someter a arbitraje del Tribunal de Obras Públicas

1.- Falta de entrega del material rodante comprometido en el Contrato de Concesión para las líneas "C" y "D" (Nota GAC N° 852/97)-

2.- Falta de aprobación del incremento de tarifas por calidad, para los servicios subterráneos, segundo semestre del año 1994. (Nota GAC N° 1066/97)



Bs, As, 21/7/98



Sr. Asesor de Gabinete
Dr. Angel Cattaneo
S / D

Informe sobre la Renegociación con Metrovias
Decreto 543/97, Area Técnica

Esta concesión se inició el 1/1/94 por 20 años y se ha convenido en extender su plazo a 24 años (ver Addenda), es decir hasta el año 2017.

La renegociación del Contrato, en la faz técnica, consistió en el análisis de la propuesta presentada por Metrovias para Subterráneos y el FC Urquiza, que para cada uno se agrupan principalmente en cuatro rubros, a saber:

- * reformulación de algunas de las inversiones del contrato vigente, sustituyéndolas por otras mas convenientes ante la realidad actual de los servicios. — —
- * selección de obras complementarias dentro del monto que permite el contrato, por lo que este rubro queda terminado en su faz de discusión conceptual; restan las aprobaciones de cada obra en los aspectos de las presentaciones técnicas-administrativas por la CNRT.
- * propuesta de obras a ejecutar por reinversión del canon, que suman \$144,13 Mill. en los próximos 20 años. (precios diciembre'97)
- * obras a ejecutar con los recursos provenientes del aumento en las tarifas, que implican inversiones por casi \$990 Mill., a diciembre del'97.

Las obras de seguridad e higiene originadas en el Anexo XIX /2 del Contrato también se incluyen en las Actas Técnicas de Renegociación. Estas obras de menor envergadura económica, han sido aprobadas por la Resolución 506 del Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos del 23/4 ppdo. siendo su monto de \$8,25 Mill. a diciembre del'97.


En el Anexo 1 al presente Informe, se indican los valores involucrados en cada ítem y los totales para diversos agrupamientos.

En sus aspectos fundamentales, puede decirse que en los subterráneos, la obra principal se refiere a la remodelación y ampliación de la flota, que insume el 45% de las inversiones analizadas, implicando 464 unidades (parque actual 475 coches), situación justificada dado que el contrato vigente acentuó sus inversiones en la descuidada y obsoleta infraestructura que se entregó al concesionario.

Para el F.C.Urquiza, las obras se refieren principalmente a la infraestructura de vías, señalamiento y alimentación eléctrica, dado el buen estado de los coches.

A continuación haremos un breve análisis para cada rubro y empresa, los cuales se basan en los acuerdos plasmados en las diversas Actas Técnicas que se encuentran en el Expte. respectivo, fs..... aly que han sido alcanzados respetando los alcances y previsiones que establece el Decreto 543/97.

6025



Dichas Actas indican para cada obra su justificación, descripción, el nuevo cronograma de las inversiones y la modalidad con que deben ejecutarse las obras (por Licitación de acuerdo con el Art. 12 del Contrato de concesión, con el sistema de las obras complementarias, o de acuerdo al Contrato original, etc. y tal como lo establece el Anexo 6° de la Addenda.

Reformulación del Contrato Básico

ANEXO I

a) Subterráneos (Acta Técnica de renegociación N°2 y Anexo Técnico N° 2 SBA)

La necesidad de adecuar el contrato original, se evidencia plenamente p. ejem. en las obras previstas para el Complejo Tecnológico el cual de una superficie original de 30 Has. en los pliegos, a la entrega de la concesión solo se disponían 7,5, por lo que la variación en la propuesta adjudicada debió ser integral, tanto en el diseño de las instalaciones técnicas como en las administrativas, (que pasaron a la Oficina central en el predio de la calle Bmé. Mitre), etc.

No obstante las adecuaciones en el proyecto, las inversiones necesarias fueron menores a las de la oferta (de \$48,5 Mill. a \$31,5) por lo que el monto restante se aprovechará para mejorar substancialmente el proyecto original de la ventilación en el sistema, tan necesaria para el confort de los viajeros (este ítem cambió el costo de \$6,4 Mill. en la oferta, a \$19,8 Mill., ver Acta mencionada y sus Anexos). Esta variación seguramente implicará una mayor utilización del sistema y por ende un mejor aprovechamiento de todas las inversiones dirigidas al mismo.

Este rubro propone eliminaciones y/o sustituciones de otras obras en relación con el llamado Complejo Tecnológico, valuadas originalmente en \$55,146 Mill. a abril de 1992, (para llevarlas a diciembre de 1997 se actualizan con el 20,7%), incorporándose con el remanente una partida destinada al proyecto de ingeniería para las adecuaciones operativas en terminales, estaciones y accesos que permitan superar los "cuellos de botella" que impiden disminuir el intervalo entre trenes o la circulación de los pasajeros de la demanda proyectada en las horas pico.

De esta forma quedan equilibradas los montos de las obras que se eliminan, con las que la suplantán.

Se adelanta la compra de los 80 coches nuevos, del año 11 al año 6.


b) F.C. Urquiza (Acta Técnica de renegociación N°2 y Anexo Técnico N° 2 U)

Con el mismo fundamento que para el caso (a), se han revisado las obras del Plan Básico, para adecuarlas mejor al conocimiento que ahora se tiene de los servicios y de la infraestructura, pasada la primera fase de recuperación de la demanda.

P. ejem. las obras de vía que se preveía desarrollar en diversos tramos dispersos en 24 Km, se agrupan en 6 Kms. en forma integral, incluyendo la renovación de los aparatos de vía (el monto reformulado se incrementó en el 90%). De esta forma se uniforman las condiciones de circulación en un trecho completo y en peor estado. (Luego se complementan con las obras por incremento tarifario)

El total del programa reformulado importa \$35,17 Mill. a diciembre del '97 siendo el 50% del monto el de las obras referidas a los pasos vehiculares a distinto nivel (ver Acta).

162



Definición del Plan de obras complementarias

 a:/ intecmet

Para obras menores o no previstas, el Contrato disponía un monto equivalente al 15% del total del mismo, el cual es solicitado por el concesionario y evaluado por la Autoridad de Control en lo referente a la necesidad de las obras, la presentación técnica, etc. y luego se tramitan las partidas correspondientes ante el Ministerio de Economía, para el llamado a licitación.

A los efectos de mejorar el tratamiento de estas obras que en general resuelven problemas coyunturales de la explotación, siendo a veces su gestión muy demorada, se ha buscado acelerar la tramitación de las mismas, aprobando en esta instancia la solicitud de ellas cuando se ha observado que son necesarias al proyecto reformulado o subsanan deficiencias para la actual operación de las prestaciones.

a) Subterráneos: (Acta Técnica Nº 3 y Anexo Técnico Nº 3 SBA)

Existen cuatro categorías para estas obras de acuerdo con el grado de avance de las gestiones

A.- preadjudicadas (la CNRT ya aprobó el proyecto y sus montos)

B.- adicionales al Plan Básico: de acuerdo con el art. 13.5 del Contrato, son obras o materiales necesarios que completan rubros del Plan y que por sus características conviene que sean provistas por los mismos contratistas o proveedores que atienden dichas obras.

En todos los casos del ítem B el valor de los adicionales acordados fue el menor que resulta de comparar las cotizaciones obtenidas por el concesionario al efectuar la obra o la cotización de la oferta.

C.- Obras propuestas y acordadas en la renegociación:

Son obras que contemplan la mejora en la atención de los servicios, su infraestructura y la remodelación de los coches que permitirá adecuar el parque a los nuevos servicios para alcanzar las cifras de transporte de la demanda proyectada. (remodelación y mejoras en 87 coches de la Línea C y 64 coches para la Línea E)

D.- Remodelación de 3 coches para el Premetro.

Para las obras (C ; D) se aprueban los presupuestos, pero su valor definitivo surgirá del proceso licitatorio de las mismas.

b) F.C. Urquiza (Acta Técnica Nº 3 y Anexo Técnico Nº 3 U)

Se remite al Anexo técnico mencionado para la justificación, descripción y alcances de cada una de estas obras, cuyo valor total presupuestado alcanza a \$10,586 Mill. de los cuales el 70% se refiere a la resolución de pasos ferroviarios.

Obras a ejecutar por reinversión del Canon

a) Subterráneos (Acta Técnica Nº 4 y Anexo Técnico Nº 4 SBA)

El 85% de las inversiones previstas para este programa se refieren a la ampliación de la flota: por este ítem se adquieren 30 coches usados Nagoya, reacondicionados aprobándose el costo para esta adquisición y 30 coches nuevos cuya compra se licitará.

Se destaca la construcción de los talleres para el Premetro.

b) F.C. Urquiza (Acta Técnica Nº 4 y Anexo Técnico Nº 4 U)

El Anexo mencionado detalla ampliamente cada obra, de las cuales pueden destacarse la renovación del sistema de señalamiento, la alimentación eléctrica y dos centros de trasbordo. Cabe mencionar que los montos destinados para el mejoramiento de estaciones, pueden destinarse, de ser mas necesario, a la solución de pasos a distinto nivel en la zona de la Pcia. de Bs. As.

Obras con cargo a la tarifa

En los Anexos Técnicos Nº 5 (SBA y U), se detallan las numerosas obras previstas para este rubro, que absorben el 77% de los valores monetarios de la renegociación, todas las cuales deberán licitarse oportunamente.

En el caso del Subterráneo se destaca la incorporación de 170 coches nuevos y la construcción de una terminal intermedia para la Línea D para atender la demanda ampliada por las extensiones ya realizadas.

Para el F.C. Urquiza, las obras mas importantes del rubro son la remodelación de 108 coches, con la incorporación de aire acondicionado, y la renovación integral de las vías.

Conclusiones

Con los acuerdos y condiciones a los que se ha arribado en las Actas referidas, sus anexos, los costos, cronogramas y sistemas de contratación para las obras previstas, se estima que es conveniente aprobar, desde el punto de vista técnico, el proyecto presentado por el concesionario METROVIAS, para los subterráneos y el F. C. Urquiza, el que además cumple con las pautas que establece el Decreto 543/97, Art. 3º, inc a,b,d, y 4º, inc. a,b,c.

Atentamente:



Ing. MIGUEL A. DE SARRO
Coordinador Equipo Técnico Ferroviario



ANEXO 1

A) MONTO DE LAS OBRAS A DICIEMBRE DE 1997 (en millones de pesos)

DENOMINACIÓN		FCURQ.	S.B.A.	TOTAL
1	Plan Básico de Contrato	44,568	481,925	526,493
2	Reformulación del Plan Básico	35,974	66,573	102,547
3	Obras Complementarias	10,586	55,603	66,189
4	Reinversión del Canon	42,768	101,362	144,130
5	Obras con Aumento de Tarifas	115,362	871,687	987,049
6	Obras de Seguridad e Higiene	2,839	5,413	8,252
TOTALES		207,529	1.100,638	1.308,167

B) EVOLUCIÓN DE LA DEMANDA (en el sistema y en el proyecto)

LÍNEA	AÑO 1993	AÑO 1998	AÑO 2017
Subterráneos y Premetro	145,3	227,4	313,3
FC Urquiza	16,6	25,5	31,0

Valores en millones de viajes/año.-

[Handwritten signature]
162

ANEXO 1 - 6029

SECRETARÍA DE ECONOMÍA
FOLIO 3926
Nº 728

INFORME ECONOMICO-FINANCIERO DEL FLUJO DE FONDOS PRESENTADO POR METROVIAS SOCIEDAD ANONIMA

El presente informe tiene por objetivo: a.- efectuar una descripción de los valores incluidos en el Flujo de Fondos presentado por el concesionario; b.- determinar la aceptabilidad de la tasa interna de retorno del proyecto.

Para la realización del trabajo se ha contado con la siguiente documentación: 1.- Planilla de Flujo de Fondos conteniendo los valores correspondientes a los veinte años del proyecto; 2.- El programa de inversiones presentado por el concesionario; 3.- El informe sobre "Proyecciones del volumen de pasajeros a transportar en el Grupo de Servicios N° 3" presentado por METROVIAS S.A.

INGRESOS

Ingresos ventas Subte

Los ingresos por ventas en el servicio subterráneo han sido calculados por el concesionario multiplicando los pasajeros estimados cada año por la tarifa correspondiente a dicho período.

En el año quinto de la concesión (1998) los ingresos por ventas del Subte ascienden a 113,7 millones de pesos, producto de multiplicar 227,4 millones de pasajeros (un 2,48% más que en el año cuarto) por la tarifa de 0,5 pesos.

En el año sexto los ingresos por este concepto aumentan un 22,59 % como consecuencia de un incremento en los pasajeros transportados del 2,15 % y un aumento de la tarifa del 20%.

El séptimo año de concesión registra un crecimiento de los ingresos del 20,54 % como consecuencia de los aumentos en los pasajeros transportados (3,32 %) y en la tarifa (16,67%).

Para el octavo año, el aumento de los ingresos por ventas de pasajes es del 9,23% producto de un incremento combinado de la tarifa del 7,14% y de los pasajeros transportados del 1,95%.

A partir del noveno año de la concesión, la tarifa no registra aumentos hasta la finalización del contrato y los ingresos sólo varían por los incrementos en la cantidad de pasajeros transportados. Para el año nueve dicho aumento es del 2,79 %. En los años sucesivos las tasas anuales de crecimiento oscilan entre 3,74 % (año 11) y 0,71% (año 21). La tasa media anual de crecimiento de los pasajeros transportados entre el año 10 y el año 24 de la concesión es del 1,44 %.

Ingresos ventas FFCC Urquiza

Los ingresos por ventas del Urquiza han sido calculados por el concesionario multiplicando los pasajeros estimados por la tarifa correspondiente a cada año.

En el año quinto de la concesión los ingresos por ventas del Ferrocarril Urquiza ascienden a 12,4 millones de pesos, producto de multiplicar 25,5 millones de pasajeros (un 2,31% más que en el año cuarto) por una tarifa media de 0,4853 pesos.

En el año sexto los ingresos por este concepto aumentan un 11,21 % como consecuencia de un incremento en los pasajeros transportados del 2 % y un aumento de la tarifa media del 9,03%.

El séptimo año de concesión registra un crecimiento de los ingresos del 22,40 % como consecuencia de los aumentos en los pasajeros transportados (2 %) y en la tarifa media (20%).

Para el octavo año, el aumento de los ingresos por ventas de pasajes es del 21,20% producto de un incremento de la tarifa media del 20% y de los pasajeros transportados del 1%.

A partir del noveno año de la concesión, la tarifa se mantiene constante hasta el fin de la misma y los ingresos sólo varían por los incrementos en la cantidad de pasajeros transportados. Para el año nueve dicho aumento es del 2 %.

El año 10 de la concesión los pasajeros transportados (y por lo tanto los ingresos) se incrementan un 2%.

En el año 11 los pasajeros transportados (y por lo tanto los ingresos) aumentan un 3%.

En los años 12 y 13 los pasajeros transportados (y por lo tanto los ingresos) aumentan un 1% y a partir del año 14 hasta el final de la concesión el crecimiento es del 0,50%.

Ingresos colaterales Subte y FFCC Urquiza

El concesionario los proyectó en base a los niveles actuales de ingresos por este concepto y suponiendo un leve incremento futuro, a medida que se complete el Programa de Remodelación de Estaciones.

Subsidios operativos

Los subsidios operativos terminan contractualmente en el quinto año de la concesión.

Desembolsos Plan de inversiones Básicas y Complementarias

162 Los ingresos que el concesionario incluye en este rubro corresponden a las montos por las inversiones contractuales básicas y complementarias pendientes de realización a valores de 1997.-

Mayores Costos

La empresa considera en este rubro el mayor costo de explotación reconocido por el concedente. A partir del año 6, los mayores costos son compensados con el canon que la empresa debía pagar de acuerdo a la Resolución MEyOYSP N° 286/97.-

EGRESOS OPERATIVOS

Las estimaciones de egresos operativos están constituidas por los egresos correspondientes al Subte y a la línea Urquiza.

En cuanto a los valores consignados en el Flujo de Fondos, el concesionario considera que la evolución de los montos se encuentra íntimamente ligada al plan de modernización.

Costos laborales

Los incrementos de personal se deben principalmente, de acuerdo a las estimaciones de la empresa, a la mayor cantidad de coches kilómetros a realizar previstos en el plan de modernización. El resto del aumento es producto de la puesta en funciones de nuevas estaciones como consecuencia de la ampliación de algunas líneas. El concesionario estima un incremento desde el año cinco hasta la finalización del contrato del 10,4%.

Materiales

La empresa solo incluye en este concepto los materiales necesarios para el mantenimiento de las instalaciones fijas y otros materiales de uso habitual en el área de tráfico. Los materiales para instalaciones fijas han sido estimados en función de las inversiones que habrá en este área, y de los kilómetros de red que habrá en servicio, proyectándose un incremento del 46,2% hasta el final de la concesión por parte de la empresa

Servicios contratados

Los principales rubros que el concesionario incluye en este concepto son: limpieza de coches y estaciones, seguridad, mantenimiento de coches y estaciones y recaudación. El costo de limpieza de coches ha sido estimado en función de la cantidad de coches que habrá en servicio en cada año de la concesión.

El gasto en seguridad y limpieza de estaciones que requerirá el sistema ha sido estimado por el concesionario en función de la cantidad de estaciones que habrá en la red en cada año y de la cantidad de pasajeros que se movilizarán.

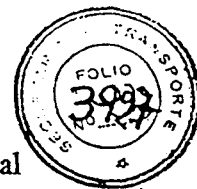
El costo de mantenimiento de coches ha sido estimado en función de la cantidad de coches que se requieren en cada línea en cada año de la concesión.

El costo de mantenimiento de estaciones y los gastos de recaudación han sido estimados en función de la cantidad de estaciones con que contará la red en cada año de la concesión.

El conjunto de estos conceptos explican el 56,5% de incremento del rubro hasta el final de la concesión, de acuerdo a las estimaciones de la empresa.

Honorarios

La empresa incluye en este rubro la contratación de servicios a distintos profesionales calificados para aquellos temas que por sus características requieran estudios específicos. Este rubro tiene incrementos poco significativos con el transcurso del tiempo.



Energía Eléctrica

El concesionario considera que el 21,9% de incremento que se produce hasta el final del contrato en el rubro está relacionado con la potencia contratada, con los coches kilómetros recorridos, con los costos por incremento del número de estaciones y con el ahorro en el consumo por las obras de infraestructura eléctrica (anillado completo de 13,2 kV).

Seguros

La empresa estima que el 30,3% de incremento hasta el final del contrato en el costo por seguros se encuentra relacionado con la altas y bajas que habrá en el material rodante y las condiciones de sus instalaciones fijas.

Impuesto Ingresos Brutos

El 99,9% de incremento en este rubro hasta el año 24 está función de los ingresos impositivos y de las tasas que rigen en la Provincia de Buenos Aires y Capital Federal, según estimaciones del concesionario.

Egresos Colaterales

La empresa incluye en este concepto las erogaciones que se realizan para la administración y readecuación de los servicios colaterales de las estaciones de la red, estimando una cifra cercana a 0,5 millones de pesos hasta el año 2007. Esto es consecuencia de las rehabilitación profunda realizadas en las estaciones en los primeros años de la concesión. A partir del año 2008 su valor se duplica por requerirse intervenciones más significativas.

Canon Ofrecido

Los valores incluidos por la empresa en este rubro corresponden a la participación de la ANSSES de acuerdo con el artículo 31 de la Ley 23.966, neto de las diferencias aprobadas a favor del concesionario por variaciones de costos.

Gerenciamiento

La empresa incluye en este rubro los honorarios profesionales para gerenciar los distintos proyectos de la misma, incluido el costo del operador-extranjero. Este rubro tiene un incremento del 105% hasta el año 24 de la concesión, según los datos presentados por la empresa.

Otros Gastos Varios

La empresa considera en este rubro una suma de gastos, entre los que se destacan: pagos a abonar por juicios, inversiones en imagen institucional, alquiler de rodados y equipos, etc. El incremento previsto por el concesionario hasta el final del contrato es del 100,9%.

INVERSIONES

Costo de Obras Básicas

Incluye los proyectos que se ejecutarán del Plan de Obras Básicas reprogramado cuyo monto alcanza los 420, 37 millones de pesos.

Costo de Obras Complementarias

Incluye los proyectos que se ejecutarán con cargo al rubro Obras Complementarias y que se financian con fondos del Desembolso del Plan Básico, alcanzando un valor de 66,04 millones de pesos.



Costos de Obras Nuevas a financiar con Canon

Incluye los proyectos cuyo costo total se financiará con el 70% del canon - neto del descuento por mayores costos- ofertado hasta el año veinte.

Costo de Obras Nuevas a financiar con Tarifa

Incluye las obras por un monto de 987 millones de pesos que se prevén ejecutar con los importes a percibirse en concepto de aumento tarifario. En los cuatro últimos años se adiciona en este rubro el valor del canon anual correspondiente al periodo de prórroga.

Costo de Obras de Seguridad e Higiene

Son los proyectos que deberán ejecutarse a fin de cumplir con las leyes vigentes en concepto de Seguridad e Higiene del Trabajo y que se financian con los Desembolsos del Plan Básico por un monto de 8,25 millones de pesos.

Otras Inversiones

Incluye inversiones que el Concesionario preve realizar por cuenta propia en equipos y capacitación del personal, con el fin de lograr un mejor aprovechamiento de las inversiones realizadas en otras áreas. El monto propuesto alcanza los 84,3 millones de pesos hasta el final de la concesión.

La procedencia técnica y los valores estimados referidos al conjunto de las inversiones constitutivas del plan presentado por el concesionario son tratados en el informe elaborado por el Area Técnica.

FUENTE DE FONDOS

La demanda de pasajeros estimada y los valores de tarifas presentados en el Flujo de Fondos unidos a los desembolsos estatales, permitirían generar los fondos necesarios para hacer frente a las obligaciones asumidas por el concesionario en los plazos estipulados, como consecuencia de la realización del nuevo plan de inversiones.

TIR DEL NUEVO PROYECTO

Para el cálculo de la Tasa Interna de Retorno se tomaron de la Planilla del Flujo de Fondos presentada los valores del Flujo Neto de Caja a partir del año cinco hasta el año veinticuatro.

162 Con estos valores la TIR para el nuevo proyecto resulta cercana al 11,47%.

COMENTARIOS FINALES

Teniendo en cuenta la naturaleza y el volumen de las inversiones proyectadas es posible inferir que el plan de modernización cumplirá con los objetivos establecidos

M

en el artículo tercero del Decreto 543/97, en cuanto existirá una mejor satisfacción de la demanda al posibilitarse la instrumentación de nuevos parámetros de servicios tales como:

a.- Mayor capacidad de transporte.

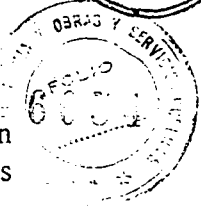
b.- Aumento en la seguridad dado que los nuevos coches y las inversiones en infraestructura tendrán dispositivos de seguridad acorde con los requerimientos actuales.

c.- Las inversiones programadas permitirán aumentar la calidad del servicio ofrecido a través de las obras de ventilación, la reducción del tiempo de viaje en el vehículo y la mayor frecuencia.

Para el financiamiento de las nuevas inversiones propuestas se preve adoptar los mecanismos de: incremento de tarifas, utilización del canon y prórroga del tiempo de concesión, todos ellos contemplados en el mencionado Decreto.


Cr. GUSTAVO A. SEGNANA
Coordinador General del
Proyecto Transporte Urbano
de Buenos Aires
Secretaría de Transporte


Cr. REINALDO H. TIEPPO
Asesor
Secretaría de Transporte



ANEXO 1

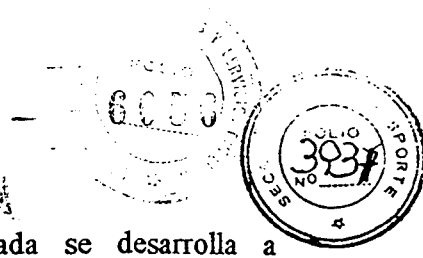
FOLIO 3930
NO. 6055

**INFORME JURÍDICO SOBRE RENEGOCIACIÓN DEL CONTRATO DE
CONCESIÓN DEL SERVICIO FERROVIARIO DE SUPERFICIE Y
SUBTERRÁNEO DE PASAJEROS DEL GRUPO DE SERVICIOS 3
CORRESPONDIENTE A LAS LÍNEAS SUBTERRÁNEOS DE BUENOS AIRES
Y GENERAL URQUIZA FIRMADO ENTRE EL ESTADO NACIONAL Y LA
EMPRESA METROVÍAS S.A.**

De conformidad a las directivas impartidas se remite el presente informe relativo a la RENEGOCIACIÓN del Contrato de Concesión del Servicio Ferroviario de superficie y subterráneo de pasajeros del Grupo de Servicios 3 correspondiente a las líneas Subterráneos de Buenos Aires y General Urquiza, firmado entre el Estado Nacional y la empresa METROVÍAS S.A.

Desde el punto de vista metodológico el presente informe consta de las siguientes etapas a saber:

- 1).- EL CONTRATO Y SU ESTADO DE SITUACIÓN ACTUAL: En la primera etapa se describirá el régimen del contrato, los hechos determinantes que delimitaron su concepción originaria y su estado de situación actual.
- 2).- RÉGIMEN JURÍDICO DE LA RENEGOCIACION: En la segunda etapa se analizará el régimen de la renegociación en el ordenamiento jurídico argentino y el sistema establecido por el Decreto 543/97. Asimismo se describirá y comentará la jurisprudencia y doctrina que se ha expedido en la materia.
- 3).- ALCANCES DE LA RENEGOCIACION SUJETA A ANÁLISIS: En tercer lugar se describirá los alcances de la renegociación sujeta a análisis, con un fundado análisis de las variables que habilitan, jurídica y técnicamente, su modificación:
- 4).- CONCLUSIÓN: Opinión crítica fundada sobre la viabilidad de la renegociación analizada.



ANEXO I

Pues bien de conformidad a la metodología explicitada se desarrolla a continuación el informe premencionado.

1.- EL CONTRATO DE CONCESIÓN Y SU ESTADO DE SITUACIÓN ACTUAL.

1.1.- LA CONCESIÓN EN SU CONCEPCIÓN ORIGINARIA

1.1.1.- FUNDAMENTOS DE LA CONCESIÓN:

En el marco de la Ley 23.696 de Reforma del Estado, sancionada por el Poder Legislativo de la Nación en el mes de agosto de 1989, se suscribe el Contrato de Concesión para la Prestación de los Servicios de Transporte Público Ferroviario de pasajeros - de superficie y subterráneos- correspondientes a SBASE y URQUIZA, el cual fue aprobado por Decreto Nro. 2608 del 22 de diciembre de 1993.

Al respecto, es menester comentar cuál fue la filosofía imperante en el procedimiento de privatización de FERROCARRILES ARGENTINOS a los fines de comprender acabadamente el régimen.

Conforme se expresó supra, la Ley 23.696 brindó el marco jurídico para que el Estado nacional comenzara con una política de privatización, total o parcial, de las actividades y haciendas públicas productivas, y de desregulación de actividades de interés público y servicio público, medidas que permitirían superar el estado de crisis económico y administrativa que se agudizó a principios del año 1989. En dicho marco, expresamente en el Anexo I de la norma comentada, se incluyó a la empresa FERROCARRILES ARGENTINOS como empresa sujeta a privatización parcial, a través de la figura de la concesión.

A los fines de su aplicación, se dicta, entonces, el Decreto 666/89, el cual estableció el Plan de Ejecución de la Ley 23.696 en torno a la privatización parcial de

6057
3932

FERROCARRILES ARGENTINOS. El objetivo fundamental de la norma es "aumentar la participación del modo ferroviario en la movilización del tráfico de carga y pasajeros" (Considerando 3 de la norma comentada). Y para ello se pone en marcha un "Plan de Coyuntura que permita una fuerte disminución de la necesidad de financiamiento de la misma, el incremento del transporte de cargas, de sus ingresos y de la recaudación del servicio de pasajeros urbanos y suburbanos mediante un enérgico control de la evasión" (Considerando 4).

El artículo 4 de la norma comentada dispone la ejecución de la Ley 23.696 en FERROCARRILES ARGENTINOS, por la modalidad de concesión integral de explotación de líneas o sectores de la red ferroviaria nacional, entendiendo por concesión integral "aquella en la cual la concesionaria asume, en el sector objeto de la contratación la explotación comercial, la operación de trenes y atención de estaciones, el mantenimiento del material rodante, infraestructura y equipos y todas las demás actividades complementarias y subsidiarias".

En el marco jurídico indicado se desarrolla el procedimiento licitatorio que arrojó como consecuencia la adjudicación del Grupo de Servicios 3 a la sociedad anónima concesionaria METROVÍAS.

Es de destacar que todo el procedimiento licitatorio fue puesto a consideración de la COMISION BICAMERAL DE REFORMA DEL ESTADO, y no se formularon observaciones respecto del mismo.(art. 14 de la Ley 23.696) y la firma del contrato contó con la participación de la ex- MUNICIPALIDAD DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES, y de SUBTERRÁNEOS DE BUENOS SOCIEDAD DEL ESTADO.

162- El Estado, entonces, a través de la privatización parcial de las Líneas SUBTERRÁNEOS DE BUENOS AIRES y GENERAL URQUIZA, instrumentó un emprendimiento de notable envergadura, con la finalidad de ofrecer un mejor servicio de transporte público ferroviario de pasajeros - de superficie y subterráneo - que fuera a la vez eficiente, seguro y confiable con la prestación de un servicio cuya calidad y frecuencia fueran similares a los prestados por empresas de avanzada a nivel mundial en el transporte

ANEXO 1



de pasajeros, niveles de tarifa acordes al servicio prestado y a los niveles de ingresos de la población, con nuevas inversiones de infraestructura y mayor seguridad y que permitiera alcanzar los siguientes objetivos:

- 1.- Transferencia al sector privado o a las provincias mediante la delegación temporaria y exclusiva de la potestad de satisfacer el servicio de transporte.
- 2.- Reducción, hasta su eliminación, del gasto público en subsidios a la operación e inversión en trenes.
- 3.- Hacer competitivo el sector.
- 4.- Búsqueda de tarifas justas y razonables, a precios competitivos que beneficien al usuario del servicio.

Por otra parte el proceso de privatización de los ferrocarriles urbanos y subterráneos urbanos se orientó, además de los objetivos expresados supra, a revertir el agudo deterioro que sufría el sistema ferroviario a tal fecha.

En cumplimiento de lo expuesto, el 1 de enero de 1994 inicia sus operaciones METROVÍAS

La situación al momento de la toma de posesión, resultaba:

El material rodante se encontraba en estado de total obsolescencia.

Las instalaciones fijas poseían su vida útil largamente superada.

Todos los elementos del sistema se sometían a mantenimiento diferido, por lo cual adolecían de un estado de conservación inadecuado, incrementando la probabilidad de falla y consecuentemente sus costos de mantenimiento.

Por ende es importante tener en cuenta el estadio de situación a la fecha de la licitación y posterior contratación, a los fines de establecer cuáles eran las obligaciones exigidas a la concesionaria, que permitirían una mejora substancial del sistema concesionado.

ANEXO I

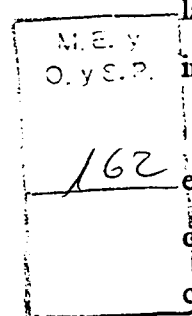
Veamos a continuación cuales resultan las reglas a las cuales se sujetó el contrato de concesión analizado en su origen, teniendo en cuenta las condiciones imperantes al momento de la contratación.



1.1.2.- DE LAS REGLAS DEL CONTRATO DE CONCESIÓN:

El contrato de concesión se caracteriza por las siguientes reglas a saber:

- a).- El objeto del contrato es la concesión del cometido estatal de prestación y explotación del servicio público de transporte ferroviario de pasajeros subterráneo y de superficie. Se distingue entre el servicio básico sujeto a tarifa aprobada por el Concedente y servicios diferenciales desregulados.
- b).- El plazo de la duración de la concesión resulta de 20 años, renovable de común acuerdo por períodos decenales y sin limitación expresa respecto de la cantidad de ellas.
- c).- Se estableció una programación de servicios sujeto a índices de cumplimiento y calidad de los mismos. El grado de cumplimiento o incumplimiento se sujetó a un sistema de premios y castigos, pudiendo en caso de aumento de los índices de calidad solicitar el aumento de la tarifa básica.
- d).- Se comprometieron Programas de Inversiones para cada una de las líneas que definen las obras a realizar en el periodo en las áreas de: material rodante, infraestructura e instalaciones, las cuales se realizarían con cargo al Estado nacional.
- e).- Desde el punto de vista económico, el equilibrio contractual se pactó con una formula de concesión temporalmente subvencionada, con períodos de aportes de subsidios a cargo del Estado, y de contribuciones en el plus de rentabilidad a abonar por el concesionario al Concedente, a través de cánones. El contrato también definió los mecanismos y procedimientos de actualización de las variables económicas del mismo, y especialmente, estableció los limites, regulaciones y el sistema de autorizaciones que el concesionario debe observar en el uso y gestión de los bienes que le han sido



encomendados, tanto en la operación de los servicios como en la ejecución de las obras del Programa de Inversión.

f.- Se reconoció la facultad en cabeza del Concesionario de explotación de actividades comerciales accesorias y colaterales al servicio concesionado, sujeto a previa autorización del Concedente.

1.2.- EL CONTRATO DE CONCESIÓN Y EL NUEVO MARCO DE LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO:

El contrato, como se expresó supra, comenzó a ejecutarse en enero de 1994. Asimismo, cabe destacar que durante la ejecución se constató la aparición de una necesidad general de mejoramiento del sistema concesionado, que redunde en una mejor atención del público usuario.

Según los estudios técnicos y estudios de demanda se observa una demanda insatisfecha en calidad y cantidad, que excedieron las pautas contractuales originarias

Así resulta, como expresa la Encuesta de Sofres - Ibope, de mayo de 1998, realizada a pedido de concesionaria, una vez alcanzada una meta de servicio - buen pavimento en el peaje, ausencia de cortes de la luz, gas suficiente en invierno o puntualidad en los trenes - queda definido un nuevo piso de expectativas, a partir del cual, la escalada de demandas apunta ahacia mayores y mejores metas, incluso en aspectos que hace pocos años se hubieran considerados utópicos.

De tal manera resulta que las nuevas necesidades a satisfacer, son: comodidad en viajes, reducción de altas temperaturas, reducción de niveles de ruido, mayor cantidad de coches para evitar demoras, seguridad, y reducción de cancelaciones, de conformidad a lo expresado por el estudio citado.

Lo expuesto, llevó al Estado nacional de común acuerdo con el Concesionario ha considerar conveniente el replanteo de las metas oportunamente fijadas, dando inicio a

una segunda etapa en este proceso, la que podría denominarse como de crecimiento dentro del sistema, ampliando las zonas beneficiadas por el servicio eléctrico e incrementando aún más la calidad de las prestaciones, aumentando el confort y disminuyendo el tiempo de viaje, de modo de dar respuesta a los reclamos cada vez más exigentes de los usuarios del servicio.

Por ello, se considera necesario reformular el contrato de concesión, permitiendo que el mismo se adapte más fácilmente a las necesidades de la demanda, para poder, de este modo, implementar cambios estructurales tendientes a obtener niveles adecuados de desarrollo en los servicios, contribuyendo así a la transformación del sistema de transporte de pasajeros del Área Metropolitana. Similares conclusiones resultan del estudio de demanda elaborada, a pedido de la concesionaria, por Transurb Consult Argentina, la cual forma parte del expediente de la renegociación de marras, al cual se remite para mayor información.

De conformidad a lo expresado por los informes técnicos que anteceden el presente y lo expuesto ut supra resultan las siguientes conclusiones:

- i) la capacidad ofrecida se encuentra cerca de su nivel de saturación, y
- ii) actualmente se está rechazando demanda debido a que existen potenciales pasajeros que no aceptan viajar en esas condiciones, de modo que el mínimo nivel de confort ofrecido representa un elemento disuasivo en la opción del usuario por el modo ferroviario.

Como se puede apreciar existe una necesidad insatisfecha, sobreviniente a la contratación, que implica captar una demanda insatisfecha en cantidad. Y es obligación del Concedente atender a la misma, en tanto el interés del usuario así lo exige. Además, si no se opera la adecuación del contrato a los fines de satisfacer la necesidad expresada, no es erróneo suponer que el servicio podría saturarse en el corto plazo, pudiéndose generar en el futuro otras consecuencias no queridas que afecten la prestación del servicio.

Por ende, resulta clara la obligación del Estado nacional de satisfacer el interés del usuario, adaptando el contrato de concesión a los fines de captar la demanda insatisfecha.

Por otra parte, es también causa de la presente renegociación que el Estado nacional, ha encarado una política de reducción y/o eliminación de subvenciones a la operación o su traducción a obras nuevas que redunden en beneficio del usuario.

1.3.- CONCLUSIÓN: LA NECESIDAD DE READECUAR EL CONTRATO, EN VIRTUD DE LOS HECHOS DETERMINANTES.

Pues bien como se puede apreciar, las previsiones del contrato, y de la oferta adjudicada, tuvieron en miras un escenario completamente diverso al que luego de la ejecución contractual ocurriría. Tal modificación del escenario contractual ha provocado que a tres años de su inicio, la mejor previsión de prestación ha sido ampliamente superada por las actuales necesidades que el usuario plantea, y a las cuales el Estado nacional debe responder, modificando el contrato, actualizándolo para que cumpla eficaz y eficientemente con el objetivo de brindar el mejor servicio a las tarifas justas y razonables.

Asimismo, cabe acotar que las circunstancias fácticas y jurídicas que habilitan la presente renegociación han sido ponderadas por la Comisión Nacional de Regulación del Transporte y meritadas por la Comisión Bicameral de Reforma del Estado y Seguimiento de las Privatizaciones, del Honorable Congreso de la Nación, en sus dictámenes previos al dictado del Decreto 543/97 (Exp. MEyOySP N° 557-000319/95, al cual se remite)

162 En tal sentido, como expresan CARBAJO y ESTACHE en relación a los contratos ferroviarios que "... las concesiones de transporte en la Argentina mostraron que es probablemente imposible especificar todas las condiciones por adelantado, especialmente en un ambiente económico tan rápidamente cambiante como es el de la Argentina. De modo que los contratos deben ser vistos como documentos vivos. Aún los contratos más cuidadosamente redactados pueden tornarse obsoletos porque el mundo cambia rápidamente y de modos inesperados." (De los autores citados "Las concesiones ferroviarias por el buen camino en la Argentina" en RAP N° 230, pag. 90)

ANEXO 1

6003



Por ello, resulta necesario técnica y económica para el Estado Nacional de proceder a la readecuación del contrato analizado, en virtud de las consideraciones que se detallan a continuación. Ahora bien, veamos a continuación el marco jurídico de la renegociación en nuestro país.

2.- RÉGIMEN JURÍDICO DE LA RENEGOCIACION:

2.1.- PLANTEO GENERAL DEL INSTITUTO DE LA RENEGOCIACION

2.1.1.- CONTRATO ADMINISTRATIVO Y POTESTAD MODIFICATORIA:

A los fines del encuadramiento del tema en cuestión debemos partir de la base que todo contrato administrativo es un hecho económico administrativo, que envuelve una decisión en virtud de la cual se generan derechos y se contraen obligaciones de naturaleza económicas a cargo de las partes, por lo cual resulta básico intervenir en la regulación jurídica de los esquemas de contratación y en la celebración y ejecución de los contratos por vía de la revisión contractual.

Los contratos administrativos de larga duración, ya contrato de obra pública, suministro escalonado, empleo público, etc., son contratos de tracto sucesivo, en los cuales la ejecución contractual se prolonga en el tiempo y por ende es donde con mayor intensidad se advierte la necesidad de contemplar las nuevas necesidades que se operan durante tal ejecución.

162
Ello por cuanto es en un contrato a largo plazo donde, en el transcurso de su ejecución, se pueden producir alteraciones, que incidan ya en la formula económica financiera, ya en las necesidades a satisfacer, ya en las obras que se prevean como necesarias y que tiempo después se tornaron inútiles - por lo cual es preciso readecuar el plan de trabajos, inversiones, etc.

Y es también en un contrato de tracto sucesivo donde se pueden presentar nuevas necesidades no previstas en el esquema original de la contratación..

Es así que la doctrina administrativista reconoce como mecanismo idóneo de readecuación del contrato administrativo la denominada POTESTAD MODIFICATORIA.

La existencia de tal potestad surge de la naturaleza misma de los contratos administrativos, en los cuales, por la presencia de un marcado interés público, se admite la regulación de las situaciones a través de las denominadas cláusulas exorbitantes del Derecho Privado y que si se insertaran en un contrato entre particulares serían nulas o como mínimo inconvenientes. De modo que es necesario tener en cuenta, para comprender el funcionamiento de los contratos públicos, que el contrato administrativo debe interpretarse a la luz de los principios del Derecho Público, por lo cual existen potestades que pueden ser activadas por el comitente público, sin mengua de la vigencia de los derechos y garantías del particular, el cual podrá pedir, en caso de un ejercicio de la potestad lesivo a sus intereses contractualmente pautados, el equilibrio de los intereses en juego (esto es según los casos, indemnización, rescisión, ampliación del plazo, disminución de trabajos, etc.), a través de la revisión contractual.

El principio ha sido receptado por la jurisprudencia del Consejo de Estado francés, quien en el arret *Compañía de Gas de Deville Les Rouen*, del 10 de enero de 1902, estableció una nueva interpretación de los contratos administrativos, en la cual se establece preponderantemente la supremacía del interés público en juego en los contratos administrativos respecto al interés privado. B. GENEVOIS y otros en "Los Grandes Fallos de la Jurisprudencia Administrativa", llegan a la conclusión al comentar el fallo citado que: "...Esta jurisprudencia tiene entonces por objeto obligar al concesionario a adaptar el servicio, ya sea por una revolución técnica o ya por un importante crecimiento en las necesidades de la población."

Ello debería desembocar hacia el reconocimiento expreso del poder de modificación unilateral en provecho de la administración contratante (C.E., 21- marzo-

1910, Compañía General Francesa)... " y sigue diciendo que: "...el fallo Compañía de Gas de Deville Les Rouen le permite adaptar un contrato (administrativo) al interés público, esforzándose en interpretar la intención de las partes;... " (B. GENEVOIS Y OTROS, "LES GRANDS ARREDS)

En tal sentido, ha dicho LABAUDERE sobre la potestad modificatoria que "constituye una cláusula exorbitante del derecho común virtual. De allí que no se requiera acto expreso que la consagre. Existe por sí, por principio (LAUBADERE, A. TRAITE DES CONTRACT ADMINISTRATIF, PARIS, 1956, T.2, pag. 331 y ss.). Por su parte BERCAITZ ha dicho que "el principio de la inmutabilidad de los contratos civiles se transforma en el principio de la mutabilidad de los contratos administrativos" (BERCAITZ, TEORIA GENERAL DE LOS CONTRATOS ADMINISTRATIVOS, Bs. As., 1952, pag. 328 y ss)

Y se ha expedido en idéntico sentido la Jurisprudencia de la CORTE SUPREMA DE JUSTICIA DE LA NACIÓN en Fallos:255:119; 310:2278; 312:84 y la PROCURACIÓN DEL TESORO DE LA NACIÓN en Dictámenes 138:331; 186:34.

Pues bien, desde la óptica reseñada puede decirse que la potestad modificatoria opera como causa de revisión contractual cuando afecte la economía del contrato pero también puede instrumentarse como medio de revisión contractual, cuando sea necesario que la administración provoque mutaciones en mas del interés público y efectivo cumplimiento del fin del contrato, esto es atender la necesidad pública que motivó tal contratación.

Ahora bien, en nuestro ordenamiento jurídico la potestad modificatoria se encuentra tasada para el supuesto de que la misma sea actuada unilateralmente por la Administración, a través de un acto administrativo.

En tal sentido tanto la Ley Nacional de Obras Públicas, Ley 13.064, como el Régimen de Contrataciones del Estado, Decreto-Ley 5720/72, establecen que el contratante particular deberá aceptar una modificación en más o en menos del 20%, para

el caso de obra pública, y del 10%, para el caso de contrato de suministro, del monto del contrato. Si el supuesto de modificación alcanza un porcentaje mayor, entonces el contratante podrá optar por aceptar la modificación -en base a la readecuación de los términos contractuales- o pedir la rescisión del contrato.

Como se puede apreciar, en éste caso el régimen ha querido establecer un supuesto de adecuación del contrato, en forma unilateralmente introducida por la administración contratante, de corte limitado. No obstante, nada obsta, como se verá más abajo ratificado por la jurisprudencia aplicable, a que las partes acuerden modificaciones por encima de los porcentajes establecidos, si media acuerdo y la misma no altera las bases del contrato.

Ahora bien, resulta importante establecer las líneas de la jurisprudencia administrativa que se ha expedido en la materia, los cuales definirán los límites de la renegociación de un contrato administrativo.

En tal sentido, la Procuración del Tesoro de la Nación tiene una profusa jurisprudencia en el sentido de reconocer el instituto de la RENEGOCIACION.

Los dictámenes analizados se orientan a discutir la viabilidad de la renegociación de los contratos administrativos, fundamentalmente cuando se distorsione la ecuación económica financiera del contrato (PTN 151:511; 153:1; 153:246; 143: 183; etc.)

Ahora bien, en torno a la doctrina sentada, resulta medular recordar lo expresado por el organismo mencionado anteriormente en relación a si la renegociación contractual afecta el principio de igualdad de los oferentes desplazados en Dictamen de fecha 18 de enero de 1983, dónde el Procurador General de la Nación Carlos Alberto VAQUER expresó que "He tenido oportunidad de señalar (Dictámenes 159:326) recordando lo sostenido por SAYAGUÉS LASO ("La licitación pública", Montevideo, 1940, pag. 100) y Marienhoff (op. cit. loc. cit. Pags. 206/207) que este principio de igualdad no es absoluto, pudiendo darse excepciones al mismo en tanto y en cuanto existieran motivos justificados o fueran "excepciones racionales", Y por ello esta Procuración "no ha dejado

de reconocer la procedencia de determinadas ...modificaciones en los contratos - por cierto que a través de un cuidadoso análisis de las circunstancias fácticas - que podrían haber sido consideradas como violatorias del principio de que se trata (Dictámenes citados - 128:126; 116:170 y 130:243; 107:176, etc.)"

Y sigue diciendo, que "Como entonces expresé "para analizar si un determinado acto de la Administración resulta o no violatorio del mencionado principio de igualdad, la ponderación jurídica debe efectuarse en consideración de las circunstancias particulares que lo motivan y le dan origen".... "Por lo tanto considero que deben equilibrarse armónicamente ambos valores, a saber: por un lado el principio de igualdad en mira a la situación de los oferentes, y, por otro, aquel mismo principio y su debido respecto, frente a razones de bien común, de interés general, que animan el accionar de la administración".

Y continúa diciendo que "Señalé también a mayor abundamiento "que es dable admitir que el tratamiento especial o beneficio que se pueda conceder a un adjudicatario, ante nuevas circunstancias ocurridas tiempo después de producida la adjudicación, habría de ser el mismo que se hubiera otorgado a otro oferente -de haber resultado cocontratante de la Administración - en similar situación."

Desde la Doctrina Administrativista CASSAGNE sostiene al respecto que la potestas variandi puede ser ejercida por la Administración dentro de los límites establecidos en cada ordenamiento especial y a condición de que no se altere el objeto o fin del contrato, ni las obligaciones esenciales y que, en su caso, se efectúe la pertinente compensación económica que permita mantener el equilibrio financiero del contrato y expresa que la mutabilidad del contrato opera no como una excepción del principio de igualdad de los terceros, sino que "juega como un supuesto de articulación entre la finalidad y el contenido de las obligaciones concretamente asumidas por ambas partes. Esta compatibilidad entre la potestad modificatoria y el principio de inalterabilidad es la que permite que la administración introduzca modificaciones en los contratos ante el cambio de circunstancias tanto para cumplir con la finalidad perseguida, lo que será lícito y justo en cuanto las modificaciones fueran objetivamente necesarias, esto es cualquiera que hubiera sido el contratista seleccionado en condiciones normales y en la medida en

FOLIO 398

que no se suprima el riesgo empresario" (CASSAGNE, Juan Carlos "La sustantividad del contrato administrativo y sus principales consecuencias jurídicas", RDA N°15/16, Buenos Aires, 1994, pags. 143/166).

Por su parte RODOLFO BARRA expresa que "El contrato administrativo.....es mutable por cuanto es, en esencia, un trabajo público...sometido a la dirección de la Administración comitente con la finalidad de concluir la obra que, en sí misma y en su procedimiento de realización, satisfaga las exigencias del bien común. Por ello el contrato es mutable...." (BARRA, Rodolfo. "Contrato de Obra Pública" T. III, pag. 1143)

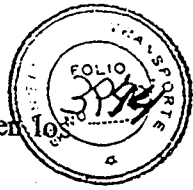
En igual sentido se expiden MARIENHOFF, GRANILLO OCAMPO y desde la doctrina española, GARCIA DE ENTERRIA y FERNÁNDEZ sostiene que la modificación contractual no tiene restricciones, en tanto señalan que "límites en éste sentido no existen ni pueden existir, porque las exigencias del interés público, el servicio a la comunidad, pueden quedar comprometidospor un cambio de las circunstancias originariamente tenidas en cuenta en el momento de contratar. El interés general debe prevalecer en todo caso y en cualquiera circunstancia, porque de otro modo, sería la propia comunidad la que habría de padecer las consecuencias...el interés público prima sobre cualquier consideración" (GARCÍA DE ENTERRÍA, Eduardo y FERNÁNDEZ, Tomás Ramón "Curso de Derecho Administrativo", De. Cívitas, Madrid, 1982, t.I, pags. 620 y ss.)

En paralelo con lo expuesto, VILLAR PALASÍ y ESCURRA sostienen que la Administración pública no puede verse condicionada por el mantenimiento rígido de los contratos que vaya celebrando, ya que el interés general es cambiante y aceptan la posibilidad de que se introduzcan modificaciones, incluso en el objeto de los contratos con el fin de asegurar una mejor realización del él o una mejor adaptación de sus fines.

Como se puede apreciar la doctrina y la jurisprudencia es conteste en aceptar la potestad modificatoria en los contratos administrativos, siempre que la misma esté fundada en el interés público y sea ejercida dentro de un marco de razonabilidad.

FOLIO 6000

Ahora bien, veamos a continuación cuál ha sido la regulación del instituto en los contratos de concesión.



2.1.2.- CONTRATO ADMINISTRATIVO DE CONCESIÓN Y POTESTAD MODIFICATORIA. EL RÉGIMEN DE LA LEY 17.520 Y LA MODALIDAD.

El contrato administrativo de concesión ha sido definido por la doctrina como el contrato mediante el cual la Administración pública encomienda a un tercero la gestión de un servicio público, la realización de una obra pública, o la explotación de bienes del dominio público. Las variables o modalidades de configuración del contrato de concesión son contingentes y dependen del objeto que se concede, las circunstancias de tiempo y de lugar de la explotación, las condiciones económicas y financieras del proyecto a realizar, etc.

Por ello, es un contrato de concesión, definido también como negocio a plazo por la doctrina española, donde con mayor claridad las previsiones originarias del contrato pueden distorsionarse durante la ejecución.

BERCAITZ dice, al respecto que "...por los grandes gastos que su instalación trae consigo, las concesiones se otorgan por plazos muy largos. " Puede entonces preverse desde un principio las distintas mutaciones que las cambiantes necesidades publicas pueden exigir ? " Puede la Administración delegar en el concesionario la apreciación de esas necesidades? Evidentemente no : el único que puede hacerlo es el Estado mismo por el órgano de su Administración concedente".

162
Además en contratos administrativos de concesión, como el analizado, aparece una cuestión adicional: la satisfacción del servicio público.

El servicio público posee como caracteres necesarios y legitimantes de su construcción la garantía de continuidad y regularidad de la prestación al usuario.



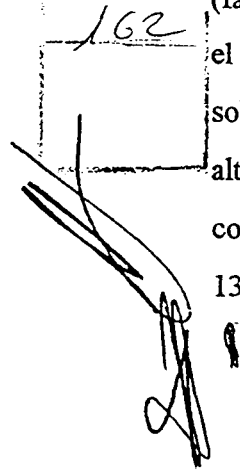
La continuidad es entendida como la obligación del prestador de satisfacer en forma ininterrumpida la necesidad pública. La regularidad implica la prestación del servicios público conforme la regulación técnica vigente.

Por ello, en virtud de ostentar el Estado la titularidad del servicio público, en los contratos de concesión de servicio público es obligación del Estado asegurar la correcta prestación de este servicio en condiciones de continuidad y regularidad.

Ha dicho en tal sentido MARTÍNEZ MARÍN que "el mal funcionamiento de los servicios públicos deslegitima al Estado, especialmente al Estado Social"(MARTÍNEZ MARÍN, Antonio "EL BUEN FUNCIONAMIENTO DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS", pag.17, ED. TECNOS, Madrid, España. 1990); ello por cuanto el Estado debe tutelar del modo más efectivo la prestación de los servicios, ya sea a través de la prestación por sí de los mismos o a través de los servicios privatizados o concesionados.

De tal manera, resulta que los contratos administrativos de concesión de servicios públicos, por los caracteres de regularidad y continuidad inherentes al servicio que se concesiona, el Estado se encuentra en la obligación de modificar el contrato para asegurar y mantener el buen funcionamiento del servicio. Concurrentemente, dice Martínez Marín que "...El deber de modificar el contrato , como modo de asegurar o mantener el buen funcionamiento del servicio, comprende tanto las modificaciones directas que la Administración contratante puede - y debe - introducir directamente en la relación contractual concreta, como aquellas otras que proviene también de la Administración y que, de forma indirecta afectan al contrato de tal modo que la continuidad prestacional exige la modificación contractual para, precisamente, conseguir la continuidad contractual (factum principis). Incluso, la modificación contractual es procedente y necesaria cuando el contrato se ve alterado por circunstancias ajenas, generalmente económicas, sobrevenidas e imprevisibles. En estos supuestos de riesgo imprevisible y que viene a alterar la relación contractual, el contrato debe ser modificado para garantizar la continuidad y la regularidad del servicio" (Conf MARTÍNEZ MARÍN, Obra cit. pag. 136).

162



De allí que la filosofía que inspira la renegociación de los contratos de concesión de servicios públicos de transporte ferroviario, como expresan Jeze y Moreno Gil, es instrumentar un mecanismo de ajuste de las pautas contractuales a la realidad aplicable a tales contrataciones, sin afectar el debido equilibrio de la ecuación económica financiera pactada originalmente, en el momento de la contratación, en otras palabras adecuar el contrato para sostener las bases de cumplimiento efectivo.

Y tal "aggravamiento" se realiza en perfecta adecuación del principio de legalidad que rige toda la actuación administrativa y de respeto al principio de igualdad en relación a terceros, como se expresó más arriba.

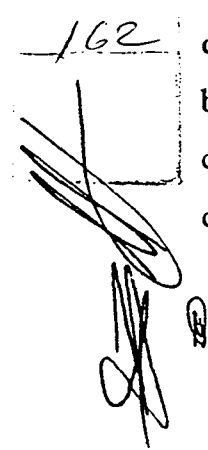
Finalmente, es menester destacar que la Ley 17.520 ~~que rige~~ las concesiones de obra pública, y en virtud de las modificaciones introducidas por la Ley 23.696 es aplicable a las concesiones de servicio público y uso de bienes del dominio público, establece, además de un supuesto expreso que habilita la renegociación: el cambio de la modalidad adoptada originariamente.

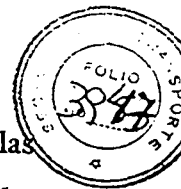
La ecuación económica financiera del contrato de concesión tiene directa relación con la modalidad a adoptarse. Por ello veamos en particular el régimen de las modalidades a que pueden sujetarse según la Ley 17.520.

El art. 2 de la Ley 17.520 establece las modalidades a que puede sujetarse la Concesión de Obra Pública.

La norma citada expresa:

"Art. 2.- La concesión puede ser:

- 162
- a) A título oneroso, imponiendo al concesionario una contribución determinada en dinero o una participación sobre sus beneficios a favor del Estado. -
 - b) Gratuita.
 - c) Subvencionada por el Estado, con una entrega inicial durante la construcción o con entregas en el periodo de la explotación reintegrables o no al Estado".
- 



Pues bien la norma transcripta establece tres modalidades, teniendo en miras las obligaciones económicas de las partes, la concesión onerosa, gratuita y la subvencionada, estableciéndose posteriormente, en el art. 3o., la forma en que se determina la modalidad pertinente, lo cual será tratado particularmente más adelante.

Pero antes de seguir avanzando resulta necesario responder a la siguiente pregunta " Que significado tiene la voz "modalidad"?

Etimológicamente deriva de la voz modo, la cual es definida como elemento accesorio de un acto administrativo, que consiste en una carga u obligación especial que el acto impone, de manera expresa, al administrado; que la Administración puede discrecionalmente incluir o no en un contrato (FERNÁNDEZ VÁZQUEZ, DICCIONARIO DE DERECHO PUBLICO, ED. ASTREA Bs. As. 1987).

MARIENHOFF cita como cláusula modal de un acto administrativo la que contiene la obligación de pagar un canon por el uso especial de bienes del dominio publico. Ello por cuanto el uso especial de los bienes puede ser gratuito u oneroso.

FANELLI EVANS establece al analizar la vigencia de la modalidad adoptada frente al devenir de la ejecución contractual que "... puede darse una mayor rentabilidad por un tránsito (afluencia de clientes o usuarios) mayor al esperado. Ello sólo es factible de comprobarse una vez en marcha la operación de la obra (por cuanto el tránsito estimado es hasta entonces totalmente conjetural), pero admite que tal posibilidad sea prevista en el contrato como susceptible de cambiar la modalidad de la concesión, pasándola de una a otra categoría según el aumento o disminución que pueda registrarse en este término de la ecuación económico financiera de la concesión" (FANELLI EVANS, G. "La Concesión de Obra Publica" pag. 33, Ed. Cs. de la Administración, 1989, Bs. As.).

La postura transcripta claramente establece la posibilidad de modificar la modalidad adoptada en un contrato de concesión, por cuanto parte del presupuesto de que es una cláusula accesoria que no es esencial y necesaria al contrato, cuando varíen

durante la ejecución del mismo las circunstancias previstas al momento de su determinación.

BARRA, por su parte, claramente establece que la clasificación del art. 2 de la Ley 17.520 "... puede conducir a engaño, ya que podría interpretarse que ella está atendiendo al régimen económico esencial de la relación contractual, y no a una simple modalidad accidental de la misma". (BARRA, Rodolfo Carlos "CONTRATO DE OBRA PUBLICA" Tomo I p. 357, De. Ábaco, 1984, Bs. As. Arg.).

De todo lo expuesto resulta que la modalidad de la concesión es una cláusula accesoria, que puede modificarse sin producir tal modificación ningún efecto que atente contra la vigencia del contrato o de sus cláusulas esenciales. —

La modalidad debe ser determinada dentro de las alternativas fijadas en el mencionado Art. 2, el cual exige de la administración la realización de el juicio establecido en el Art. 3 de la Ley 17.520, considerando :

- a) Que el nivel medio de las tarifas no podría exceder al valor económico medio del servicio ofrecido.
- b) La rentabilidad de la obra, teniendo en cuenta:
 - b.1.) El tráfico u explotación presunta.
 - b.2.) El pago de la amortización de su costo.
 - b.3.) De los intereses.
 - b.4.) Del beneficio.
 - b.5.) Y de los gastos de conservación y explotación.

Es decir que la modalidad, sea ésta onerosa, gratuita o subvencionada, depende de un numero determinado de variables que se conjugan para determinarla; por lo cual nada impide que, ante el cambio de las circunstancias merituadas al fijar la modalidad, se pueda mediante la renegociación establecer una modalidad acorde con la nueva situación de ejecución del contrato.

Para demostrarlo con un ejemplo se podría modificar una modalidad gratuita en una onerosa cuando se verifique que "los ingresos de la tarifa superaran el punto de equilibrio de la ecuación económica-financiera, incluyendo en la misma un porcentaje prudencialmente estimado de beneficio empresario" (BARRA, Rodolfo Carlos. Contrato de Obras Publicas, T.I. Pag. 358. Ed. Ábaco. 1984) y por lo tanto se podría modificar, como ya se dijo antes, el quantum de la concesión onerosa, en el mismo supuesto.

De donde resulta que se puede establecer la modalidad onerosa para los casos en que, o bien se rompe el punto de equilibrio de la ecuación económico-financiera por mayores beneficios no previstos.

Como complemento del régimen explicitado debe ~~merituarse~~ meritarse especialmente lo dispuesto en el artículo 58 inciso c) del Decreto 2460/89 reglamentario de la Ley 23696 que establece :

inc c): La estructura económico financiera de la concesión definirá el alcance de la inversión previa que deberán realizar el concesionario, cuya entidad será tomada en cuenta en todos los casos, como parámetros de trascendencia en la selección, comparándolo con la incidencia que su costo financiero tendrá sobre el valor de la tarifa o peaje a cargo del usuario, constituyendo el objetivo global el abaratamiento de la tarifa o peaje. El pliego de condiciones particulares para adjudicación de concesiones por licitación pública podrá establecer volúmenes mínimos o máximos de inversión previa".

De lo expuesto surge claramente que de la rentabilidad prevista, las inversiones comprometidas, los costos financieros y demás variables económicas tenidas en miras en el momento de la contratación, se establece el canon o tarifa proporcional a tal rentabilidad, razón por lo cual de alterarse la rentabilidad, deben ajustarse las demás variables con el objeto de readecuar el contrato.

Analizando el instituto de la revisión de precios en los contratos administrativos, dice MORENO GIL: "Es de notar, pues, que, en definitiva las adiciones producidas por revisión son meros ajustes de precios. Ajustes que pueden realizarse de una sola vez, al

final, o en sucesivas ocasiones, según el contrato va siendo cumplido por el contratista, De manera que en cada contrato puede haber unos ajustes parciales, que siempre serán previos y un ajuste definitivo o final..." y sigue diciendo "... El ajuste de precios, no provoca una novación contractual, sino el mantenimiento y vigencia efectiva de las pautas acordadas contractualmente..." (MORENO GIL. "LA REVISIÓN DE PRECIOS"pag. 126)

Pues bien, de todo lo expuesto se colige que la renegociación es un mecanismo necesario y legítimo para adecuar un contrato administrativo, cuyas previsiones originarias han variado en virtud de circunstancias sobrevenientes y extraordinarias que exceden la voluntad de las partes, y el alcance de la renegociación podrá alcanzar diversas dimensiones, a saber:

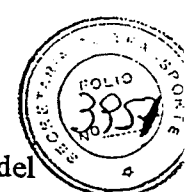
- 1.- Modificaciones tarifarias.
- 2.- Ampliación de plazo.
- 3.- Cambio de la modalidad, a través del establecimiento de inversiones nuevas, subsidios o canon, según sea el caso.
- 4.- Ampliación de prestaciones, dentro del objeto concesionado.
- 5.- Y todas aquellas variables jurídicamente posibles y fácticamente comprobables.

Ahora bien en el caso analizado las pautas de renegociación se encuentran delimitadas en el Decreto 543/97, por lo cual se desarrolla a continuación los aspectos salientes del régimen en cuestión.

2.3.- EL RÉGIMEN DEL DECRETO 543/97.

Los contratos de concesión de servicio de transporte ferroviario de pasajeros pueden ser renegociados en base a las pautas prescritas por el Decreto 543/97, cuyas bases fueron promocionadas por la COMISION BICAMERAL DE REFORMA DEL ESTADO Y SEGUIMIENTO DE LAS PRIVATIZACIONES DEL HONORABLE CONGRESO DE LA NACIÓN.

FOLIO
6073



El decreto mencionado, partiendo de la base que los contratos de concesión del servicio mencionado, correspondientes a las líneas SUBTERRÁNEOS DE BUENOS AIRES Y URQUIZA, BELGRANO NORTE, SAN MARTÍN, BELGRANO SUR, ROCA Y MITRE-SARMIENTO se encuentran a la fecha en condiciones satisfactorias de prestación del servicio concesionado, establece que se ha advertido una demanda de viajes insatisfecha, lo que pone en evidencia una necesidad de perfeccionar el servicio en términos de calidad y cantidad.

En virtud de las necesidades insatisfechas advertidas, es que el Decreto mencionado, autorizó, a la actual Secretaría de Transporte, a la apertura de una instancia de negociación con los concesionarios de pasajeros del área Metropolitana dentro del marco y límites precisos de esa autorización.

Con motivo de ello, la Secretaría de Transporte a afectado un grupo de profesionales con amplios antecedentes en la materia a fin de receptar las propuestas de modificación sugeridas por los actuales prestatarios del servicio.

De los análisis realizados hasta el presente se han impuesto a los concesionarios algunas pautas primarias para la elaboración de sus propuestas.

En tal sentido, los concesionarios deberán demostrar acabadamente la existencia de una demanda insatisfecha presente y futura, en términos cuantitativos y cualitativos.

En segundo término, los concesionarios han sido instruidos para que toda propuesta que exceda el marco del actual contrato, contemple la eliminación de los subsidios operativos o de infraestructura que hoy están a cargo del Estado en los contratos vigentes.

Los cuerpos técnicos de la Secretaría de Transporte, han arribado al convencimiento de que bajo el marco jurídico de los contratos de concesión vigentes es posible atender la demanda futura del área metropolitana sin subsidio estatal en la medida que se reformulen algunas de las variables que esos contratos contienen.

En este sentido se han requerido a los concesionarios propuestas de inversión sustentadas en estudios técnicos que avalen la factibilidad de los planes de desarrollo.

Es asimismo un criterio técnico formado, que las amplias inversiones en infraestructura fija y móvil que es imperioso realizar en el sistema ferroviario metropolitano puedan sustentarse con la propia recaudación del sistema propiciando la reinversión de los recursos que genera el mismo en forma directa sobre la infraestructura y el material rodante.

Ahora bien, veamos a continuación los lineamientos generales que resultan del decreto de renegociación mencionado:

a).- OBJETIVOS DE LA RENEGOCIACION:

- i).- Mejorar la oferta de servicios en cuanto a capacidad de transporte, seguridad, y calidad (frecuencia, velocidad comercial, material rodante y confort)
- ii).- Aumentar el grado y nivel de ejecución de las obras de inversión, sea a través del adelantamiento de las obras ya programadas, o la incorporación de obras nuevas en sustitución o en adición a las existentes, en beneficio del sistema ferroviario concesionado.
- iii).- Mejorar la inserción del ferrocarril en el entorno urbano, con miras a la integración metropolitana, promoviendo su competitividad con los distintos medios y modos que operan en la región.
- iv).- Proteger los derechos de los usuarios.
- v).- Propender hacia un sistema integrado con los distintos medios de transporte, que permita la instrumentación del transporte multimodal.

b).- ALTERNATIVAS DE RENEGOCIACION:

Asimismo, el Decreto 543/97 establece las modalidades o alternativas de renegociación, las cuales alcanzan las siguientes variables::

- i).- Servicios programados, a efectos de adecuar la oferta a las reales necesidades de la demanda detectadas y previsible.
- ii).- Programa de inversión, con miras a obtener un razonable y adecuado nivel de inversión en obras que redunden en un aumento de la productividad y en el mejoramiento de la cantidad y calidad de los servicios, considerándose especialmente aquellas adecuaciones de los contratos de concesión que faciliten o contribuyan a la financiación de los programas propuestos.
- iii).- Ampliación del plazo de la concesión, cuando sea necesario y conveniente para la realización de la inversión privada, el adelantamiento de las obras necesarias o convenientes a través de la obtención de financiamiento o para permitir la amortización de obras realizadas con cargo al concesionario.
- iv).- Delimitación del área operativa de la concesión, fin de mejorar la funcionalidad de las estaciones, sus accesos y entorno y facilitar la incorporación de nuevos centros de transbordo, debiendo contemplar el mejoramiento de las estaciones y su entorno y facilitar prioritariamente el acceso del usuario.
- v).- Régimen tarifario a precios justos y razonables.
- 162 vi).- Desembolsos y garantías a cargo del concedente a fin de realizar las inversiones estimadas prioritarias, adicionales a las previstas en los contratos de concesión, con el objetivo a largo plazo de obtener una progresiva y gradual reducción del subsidio a la operación.

vii).- Cláusula de garantía de continuidad de las obras contratadas, en caso de rescate o resolución anticipada del contrato.

viii).- Adecuación del contrato para permitir al concesionario la obtención de financiamiento bancario nacional o internacional, a corto o largo plazo.

ix).- Modificaciones societarias, a efectos de posibilitar la incorporación de nuevos socios y capitales de inversión.

c).- PROCEDIMIENTO DE RENEGOCIACION:

El procedimiento de renegociación se caracteriza por los siguientes hitos:

i).- Desarrollo del procedimiento de presentación de propuestas y análisis de factibilidad técnica, legal y económico financiera, en el seno de la Secretaría de Transporte.

ii).- Análisis de la ADDENDA de renegociación por parte de la COMISION BICAMERAL DE REFORMA DEL ESTADO Y SEGUIMIENTO DE LAS PRIVATIZACIONES DEL HONORABLE CONGRESO DE LA NACIÓN.

iii).- Intervención de SIGEN.

iv).- INTERVENCIÓN DEL PODER EJECUTIVO NACIONAL.

v).- Control ex-post-facto de la AUDITORIA GENERAL DE LA NACIÓN.

Dentro de el marco legal reseñado, veamos a continuación que alcances presenta la renegociación analizada y la legitimidad de las modificaciones propuestas.

3.- ALCANCES DE LA RENEGOCIACION DEL CONTRATO DE CONCESIÓN DE METROVÍAS



El objeto de la renegociación analizada es readecuar el régimen del contrato administrativo de concesión oportunamente suscripto entre las partes, para la explotación del Grupo de Servicios 3, a las necesidades detectadas en el sector, esto es satisfacer las demandas en cantidad y calidad detectadas en el servicio.

Por otra parte, y habida cuenta que desde la fecha de la toma de posesión hasta la actualidad el Concesionario demostró poseer la capacidad técnico-operativa necesaria para operar servicios de transporte ferroviario de pasajeros; para comercializar la prestación de servicios de transporte ferroviario de pasajeros y para mantener la infraestructura ferroviaria y su equipamiento, se ha considerado viable reconocer a la misma el carácter de operador de sistemas de transporte ferroviario de pasajeros.

4.- AMPLIACIÓN DEL PLAZO DE LA CONCESIÓN.

Conforme se expresó supra, la Concesión configura un negocio a plazo. Esto significa que según las inversiones comprometidas, el tránsito estimado o la demanda prevista y el valor tarifario que se establezca, se definirá el término de la concesión, el cual deberá permitir la recuperación de la inversión más una ganancia razonable.

En tal sentido, el contrato analizado, para poder captar la demanda insatisfecha en calidad y cantidad, es menester la realización de nuevas obras y provisión de material rodante que permita cumplir con tal objetivo. Pues bien, habida cuenta que de conformidad a lo expresado en el Decreto de renegociación es menester la eliminación de todo subsidio estatal, tales inversiones deberán ser recuperadas en base a la tarifa.

Por ello, de conformidad a lo expresado por las partes en las actas de renegociación, y en mérito a lo sentado en los informes técnico y económico financiero que preceden el presente, se ha estimado conveniente y razonable extender el término de la concesión a los fines de readecuar la ecuación económica financiera.

M.E. y
C.V.S.P.
102

Finalmente se expresa que jurídicamente es procedente la ampliación del plazo, en virtud de lo prescripto por el artículo 4 inc. c) del Decreto 543/97.

5.- MODIFICACIONES SOCIETARIAS

Se propone una ampliación del objeto de la sociedad concesionaria que permitirá al concesionario la prestación de servicios ferroviarios, y vinculados, en el ámbito nacional e internacional.

No obstante, se han establecido limitaciones a las participaciones en tales emprendimientos, a los fines de no afectar la correcta prestación del servicio ferroviario, así como la continuidad económica de la concesión. En tal sentido, se aclara que el Concesionario podrá participar, en una proporción accionaria que no supere el 30% de su patrimonio neto en emprendimientos relativos a la operación de otros servicios de transporte ferroviario de cargas en el ámbito nacional e internacional.

Por otra parte se considera necesario y conveniente establecer que los accionistas titulares de las acciones Clase "A" podrán constituir una sociedad anónima de inversión como tenedora de dichas acciones, la cual será considerada "cesionario autorizado" y que las acciones de la sociedad de inversión, necesarias para conferir la voluntad social, sólo podrán ser transferidas o prendadas previa autorización del Concedente. La sociedad de inversión, así como la sociedad anónima concesionaria por las Acciones Clase B, podrán cotizar en Bolsa, cumpliendo con los requisitos establecidos por el Mercado de Valores.

M.E.V.
C.S.P.
162

También se propone reconocer expresamente la posibilidad de que los socios fundadores, o los sucesivos cesionarios de éstos expresamente autorizados por la Autoridad de Aplicación, transmitan libremente sus acciones entre sí, siempre que se cumplan los requisitos de patrimonio mínimo de los socios fundadores establecidos por el Pliego de Condiciones.

En relación al Patrimonio Neto, se sostienen las pautas establecidas en el Contrato de Concesión, en el sentido que el mismo debe representar como mínimo el

ANEXO I



VEINTICINCO POR CIENTO (25%) del total del pasivo societario, durante el término de la concesión, y que excepcionalmente podrá ser reducido por el Concesionario hasta el límite del QUINCE POR CIENTO (15%). Asimismo, se permite reducir ese porcentual, para el caso del financiamiento de las obras del Programa de Inversiones. En tal caso y a los fines de la relación endeudamiento - patrimonio neto, se prevé que el concesionario pueda generar ese endeudamiento en base a una razonable relación con el flujo de caja.

Es menester destacar que la modificación de referencia se encuadra en el marco del contrato de concesión y tutela el principio de no afectación de la relación endeudamiento- flujo de caja, permitiendo por otra parte generar al Concesionario la posibilidad de acceder a créditos y financiamiento para la realización de las obras y provisiones comprometidas conforme el proyecto de renegociación que se analiza.

Asimismo, y a los fines del otorgamiento de garantías de créditos, se establece que el Concesionario podrá disponer de los bienes muebles o equipamientos que se incorporen a la concesión o de aquellos que haya recibido como parte de la concesión a fin de garantizar el financiamiento de las inversiones correspondientes a la ejecución del Programa de inversiones básico, de inversiones complementarias y de inversiones del Proyecto de Inversiones, aspecto que no configura modificación en tanto ya estaba previsto en la circular Nro. 10 aclaratoria de las condiciones generales de la licitación.

Las garantías deberán contar con la aprobación del Concedente, a excepción de aquellas operaciones en que la garantía se constituya en carácter de prenda sobre los bienes nuevos que se incorporan a la Concesión como consecuencia del Programa de Inversiones, de Inversiones Complementarias y de Inversiones del Concesionario.

Asimismo, se establece la posibilidad de preñar las acciones de la sociedad, previa decisión de los socios fundadores o sus cesionarios debidamente autorizados en tal sentido y siempre que cuenten con previa autorización del Concedente en los términos del artículo 26.2.1. del Pliego de Bases y Condiciones Generales de la licitación. En relación a lo expuesto y habida cuenta que se trata de un servicio público se establece que la entidad financiera en su carácter de acreedor prendario, y como condición de la prenda a

M.E. y
O. y S.P.

162

la que refiere el párrafo anterior, NO PODRÁ ejecutar dicha garantía como consecuencia del incumplimiento de las obligaciones asumidas por el Concesionario, en cuyo caso el Concesionario deberá proceder a la transferencia de dichas acciones - previa autorización del Concedente- a la entidad financiera acreedora.

A tales fines se requiere que la entidad acreedora acredite ante el Concedente el cumplimiento de los requisitos contemplados en el Pliego de Condiciones Generales de la licitación, en lo que respecta a la capacidad técnico-operativa, empresarial y económico-financiera, por sí o a través de la incorporación a la sociedad anónima concesionaria de nuevos miembros que reúnan dicha capacidad.

La capacidad técnico-operativa podrá ser satisfecha por cualquiera de las formas previstas por el artículo 17.3.1. de las condiciones generales.

La autorización que conceda la Autoridad de Aplicación no implicará sustitución del Concesionario, cesión del contrato ni modificación de sus términos y condiciones.

También se ha propuesto que el Concesionario podrá, de conformidad al régimen dispuesto en la Ley 24.441 u otro asimilable, ceder los derechos de cobro de las tarifas de la Concesión en garantía del financiamiento que solicitare para la realización de las inversiones previstas en el Programa de Inversiones, para la ejecución de las inversiones complementarias y para la ejecución de las inversiones del Concesionario que cuenten con la Aprobación de el Concedente.

Finalmente, se ha propuesto prever, de conformidad con lo autorizado por el Decreto 543/97, la posibilidad que en el futuro se contemple una modificación o reestructuración societaria que tengan por objeto o de algún modo contribuyan a la obtención de financiamiento a corto o largo plazo o a la incorporación de capitales de inversión, la cual sería aplicable, previa autorización expresa del Concedente."

Por todo lo expuesto se considera jurídicamente viable la modificaciones societarias propuestas, en virtud estar encuadradas en el artículo 4º inciso i) del Decreto

543/97, el cual establece como un aspecto que puede sujetarse a renegociación las "modificaciones societarias, a efectos de posibilitar la incorporación de nuevos socios y capitales de inversión" y el inciso h) del mismo decreto el cual permite la "adecuación del contrato de concesión para permitir al concesionario obtener de la plaza bancaria nacional o internacional financiamiento a costo o largo plazo".

6.-MODIFICACIONES EN RELACIÓN A LA RETRIBUCIÓN DEL CONCESIONARIO.

A los fines de afrontar las nuevas inversiones en bienes y obras que se proponen, se ha analizado la viabilidad de modificar el régimen tarifario, previendo establecer un sistema de aumento de tarifa, sujeta a cumplimiento de hitos que redunden en beneficio del sistema concesionado y su mejoramiento, dando cumplimiento a lo prescripto por el artículo 4° inciso e) del Decreto 543/97 que prevé la modificación del sistema tarifario. También se define servicios diferenciales, lo que resulta altamente conveniente y constituía un vacío normativo en el Contrato de Concesión.

Los hitos a cumplir, como el ajuste económico del aumento han sido considerados conveniente, de conformidad a lo expresado a los informes técnico y económico que preceden el presente informe jurídico.

7.- RÉGIMEN DE LOS BIENES AFECTADOS A LA CONCESIÓN

En relación a los bienes de la concesión se ha propuesto incrementar la cantidad de material rodante, comprometida por el contrato de concesión, mediante la incorporación de coches a las líneas concedidas, lo cual tenderá a satisfacer la necesidad de captar la demanda insatisfecha.

Las características fundamentales del nuevo material rodante propuesto por el Concesionario serían:

- * Alto nivel de confort y comodidad para el pasajero.
- * Equipamiento con tecnología de punta adecuadamente probada.



* Mínimos tiempos de alistamiento y mantenimiento con altos niveles de disponibilidad.

Además, se ha propuesto establecer un plazo para la aprobación de las modificaciones que el Concesionario desee practicar en los bienes recibidos con la concesión, posibilidad que ya estaba reconocida por el Contrato de Concesión.

De tal modo se ha sugerido sujetar la aprobación del concedente al plazo de 60 días, plazo vencido el cual el silencio se interpretará con sentido positivo.

Se aclara que el costo de la modificación será soportado por el Concesionario salvo que la misma estuviere taxativamente incluida en el respectivo programa de inversiones o se incluyese en un Programa de Inversiones Complementarias.

Por otra parte, se establece que en aquellos casos en que se necesite la conformidad del Concedente para obtener la reutilización de los bienes concesionados en los términos del contrato, el Concedente deberá expedirse dentro del plazo de SESENTA (60) días contados desde que se efectuó la petición por el Concesionario. Transcurrido dicho plazo sin que el Concedente se hubiera expedido, el silencio se interpretará en el sentido positivo.

Al respecto cabe consignar que desde el punto de vista jurídico se consideran convenientes y enmarcadas en el Decreto 543/97, en tanto las modificaciones propuestas tienden, por un lado al mejoramiento del servicio a través de la satisfacción de la demanda insatisfecha en calidad y cantidad.

8. MODIFICACIÓN DE LOS PROGRAMAS DE INVERSIONES y DE LA EJECUCIÓN DE LAS OBRAS.

En relación con las inversiones comprometidas se ha propuesto el adelantamiento de obras y la realización de nuevas obras, dentro del denominado "Nuevo Programa de Inversiones", las cuales serán realizadas mediante la imputación de un



parcial de la recaudación tarifaria o a través de la reinversión del canon destinándolo a la ejecución de obras, de conformidad a lo explicado en las actas de renegociación que las partes han firmado en tal sentido.

Tales inversiones, como se dijo más arriba, serán realizadas o bien con el excedente tarifario producto de los aumentos tarifarios previstos en la presente renegociación, o bien con fondos provenientes del canon contractual, originariamente pactado.

Respecto a éste último, cabe destacar que de los fondos correspondientes a canon, sólo el 70% de tales montos podrán ser destinados a inversiones, en tanto el 30% restante será destinado al ANSES, de conformidad a la normativa aplicable.

Ello es así, en tanto se ha meritado conveniente, aún cuando se ha reconvertido el destino del canon a inversión y por ende no se registrarán ingresos para el Tesor Nacional, destinar el 30% de tales montos al ANSES en aras de sostener la finalidad perseguida por el Decreto 473/92, habida cuenta el alto interés público que reviste el destino del porcentual mencionado, al organismo mencionado.

Asimismo, se ha analizado tanto desde el punto de vista económico financiero como desde el punto de vista técnico la viabilidad de las modificaciones en inversiones y ejecución de obras, por su conveniencia y razonabilidad, según se explica en los informes económicos y técnicos que preceden el presente, a los cuales se remite.

Finalmente, se aclara que las inversiones que se realicen con fondos público, deberán ajustarse a un procedimiento de licitación o concurso, que garantice la vigencia efectiva de los principios de legalidad, concurrencia, transparencia e igualdad de los oferentes, propios de un régimen de compras realizado con poder de compra estatal.

9.- OTRAS MODIFICACIONES PROPUESTAS:

8.1.- READECUACIÓN A LA NORMATIVA DE SEGUROS DE ACCIDENTES DEL TRABAJO

Este punto resulta un supuesto de readecuación a la realidad jurídica sobreviviente al contrato, por lo cual considero, no sólo que no configura un impedimento alguno su aplicación sino que por el contrario resulta un deber su recepción en el marco contractual.

En tal sentido, se ha propuesto que concesionario se comprometa a asegurar sus empleados por Accidentes del Trabajo, ajustándose a la Ley 24.557 y su decreto reglamentario.

8.2.- MODIFICACIONES RELATIVAS A LA TERMINACIÓN DEL CONTRATO:

Como contra cara de las reprogramación de las inversiones y ampliación de objeto social se ha considerado necesario incorporar nuevos supuestos de rescisión del contrato en caso de incumplimiento de las pautas modificadas por parte del concesionario.

De allí que, se considera legítimo incorporar nuevas causales de resolución del Contrato de Concesión por culpa del Concesionario y Renuncia no aceptada por el Concedente, las cuales resultarían las siguientes:

a).- El incumplimiento de lo establecido en el artículo 6, en materia de obligaciones societarias, debería constituir un ¹⁶² supuesto de rescisión por culpa del concesionario con todas las consecuencias que la misma acarrea, a los fines de garantizar el perfecto cumplimiento de las limitaciones establecidas en el mismo y por ende la prestación del servicio.

b).- El incumplimiento grave de las obligaciones del artículo 12 del contrato con las modificaciones establecidas en su

ANEXO 1



ADDENDA, relativas al Nuevo Programa de Inversiones, configurando tal incumplimiento contractual la rescisión del contrato por culpa del Concesionario.

c).- Finalmente establecer que la remisión reiterada de información y/o documentación fraudulenta, que ostente carácter obligatorio de conformidad a lo previsto en el Contrato de Concesión con las modificaciones de su ADDENDA, con excepción de errores formales o materiales involuntarios, no imputables al Concesionario, podrá ser considerada causal de rescisión por culpa del concesionario cuando no se den los supuesto de eximisión de responsabilidad, mencionado supra o que resulten de aplicación, de conformidad al ordenamiento jurídico.

Para tales fines se propone, en virtud del principio de debido proceso adjetivo, el establecimiento de un plazo prudencial, por parte del Concedente, para que el Concesionario efectúe el descargo a que hubiere lugar y ejerza el derecho al debido proceso adjetivo.

Asimismo el concesionario ha requerido una aclaración de los alcances de la indemnización que sea debida al concesionario en caso de rescate de la concesión, sin afectación de lo previsto en el contrato y en un todo de acuerdo a las bases licitatorias que forman parte de la Ley del Contrato.

La propuesta de aclaración, conforme lo expresado en el Acta de Renegociación Jurídica N° 3 tiene los siguientes alcances, a saber:

1.- Inclusión del valor no amortizado de los bienes del Concesionario que hubiere afectado a la Concesión, directamente vinculados a la explotación habitual del Grupo de Servicios Concedido, habida cuenta que los bienes afectados a la concesión por el Concesionario quedan en propiedad del Concedente. Por ende, tal decisión no puede implicar la pérdida del derecho a una indemnización en concepto de daño emergente por el recupero de la inversión comprometida por el Concesionario por tales ítems, máxime cuando la magnitud del Nuevo Proyecto de Inversiones a poner en práctica requerirá del

aporte de bienes por parte del Concesionario de un valor de considerable importancia. Lo expresado es razonable en tanto tales bienes, que formarán parte del dominio del Estado, quedarán afectados al servicio del público usuario, mejorando la calidad del servicio.

2.- Inclusión del valor de cancelación de los créditos que el Concesionario hubiere tomado a su cargo, en cumplimiento de las inversiones programadas, en virtud de las mismas consideraciones expresadas en el punto anterior y habida cuenta que disponer lo contrario provocaría una situación de difícil consecución de créditos si las entidades financieras no tuvieran garantizado el cumplimiento del deudor. Ello, asimismo, se funda en lo prescripto por el art. 4 del Decreto N° 543/97, el cual establece que es procedente la adecuación del contrato para permitir al Concesionario la obtención de financiamiento bancario nacional o internacional, a corto o largo plazo. Por ello se considera que, al igual que en el caso anterior, el crédito otorgado al Concesionario quedará en cabeza del Concedente, el cual lo destinará a la finalización de las inversiones programadas a cuyo efecto fueran solicitados.

3.- Inclusión del valor de cumplimiento de las inversiones programadas que hubiere tomado a su cargo el concesionario así como el de rescate de las obligaciones o títulos valores y los acuerdos celebrados con terceros por hecho o en ocasión de la operación de los servicios, de la ejecución del programa de inversiones o en cumplimiento de la ADDENDA modificatoria del Contrato de Concesión en virtud de que, al igual que en los supuestos anteriores, tanto las inversiones, como las obligaciones o títulos valores y los contratos realizados con terceros, serán asumidos por el Concedente en caso de rescate de la Concesión, a los fines de la finalización de las prestaciones pendientes, de los programas de inversión y contratos con terceros, cuyo cumplimiento redundará en un beneficio efectivo para los usuarios en virtud de la mejora de la infraestructura, material rodante y del servicio en general, por lo cual se considera conveniente su inclusión.

Finalmente se ha considerado pertinente proceder a una aclaración en relación a la viabilidad de reconocer indemnización en concepto de lucro cesante.

De conformidad a lo expresado por el Pliego de Bases y Condiciones Generales, su artículo 41.7, establece que la procedencia de el rubro lucro cesante, será determinada de conformidad a la doctrina y jurisprudencia aplicable.

La pauta no fue receptada expresamente por el Contrato de Concesión, no obstante ser el pliego parte del régimen contractual, que goza por su naturaleza reglamentaria de jerarquía superior a pliego particular y el contrato, en caso de controversia o interpretación.

Por ello, se ha considerado viable (sin determinar la procedencia del rubro indemnizatorio referido, o su rechazo) incorporar la regla establecida por el pliego de condiciones generales expresamente en el contrato de concesión, de modo tal que en el supuesto caso de producirse la terminación del contrato por rescate o extinción de la concesión por culpa del Concedente, deberá estarse a lo dispuesto por el Artículo 41.7 del Pliego de Bases y Condiciones Generales, esto que su reconocimiento o rechazo se base en la jurisprudencia aplicable al momento que se opere la terminación anormal mencionada supra."

Cabe destacar que lo expresado no configura una modificación del contrato, sino tan sólo la integración de la pauta del pliego, incorporándosela expresamente en el contrato de concesión.

9.3.- CONTINUACIÓN DE LOS CONTRATOS DE EJECUCIÓN DE OBRAS DE INVERSIÓN.

Se sugiere establecer una pauta de contratación de los contratos vinculados a la ejecución de las obras de inversión, en caso de terminación anormal del contrato por voluntad o incumplimiento del concedente, a los fines de tutelar el principio de continuidad de los servicios atados a tales obras en ejecución, la cual está en un todo de acuerdo con el régimen del Decreto 543/97.

9.4.- ARMONIZACIONES PROCEDIMENTALES.

ANEXO 7

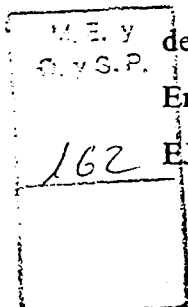


Finalmente se introducen aclaraciones al régimen de procedimientos administrativos, a los fines de su aplicación eficiente, y de conformidad al régimen de la Ley 19.549 y la posibilidad de someter previo acuerdo entre las partes, un conflicto o controversia sobre la interpretación, alcance, etc. de alguna cláusula contractual, a las resultas de un procedimiento arbitral. En relación al procedimiento arbitral, de conformidad al Contrato de Concesión, artículo 22.2, el mismo ya fue comprometido en el Contrato original y actualmente resulta una obligación pendiente de realización, por lo cual se considera legítimo y conveniente su reglamentación en la modificación propuesta.

10.- TRANSFERENCIA DEL CONTROL DEL SERVICIO FERROVIARIO SUBTERRÁNEO Y PREMETRO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS A LA CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES.

Finalmente, se ha incorporado en el proyecto de ADDENDA de modificación del contrato de Concesión, la aceptación de la Concesionaria de los términos de transferencia del control del servicio ferroviario subterráneo de pasajeros y premetro a favor del Gobierno Autónomo de la Ciudad de Buenos Aires.

Ello se ha incorporado, a los fines de ser consecuentes con la decisión del Gobierno Nacional de transferir al GOBIERNO AUTÓNOMO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES el control del servicio de transporte ferroviario de pasajeros - subterráneo y premetro - comprendiendo el ejercicio de la fiscalización y cumplimiento de la ejecución del Contrato de Concesión firmado entre el ESTADO NACIONAL y la Empresa Concesionaria METROVIAS S.A. aprobado por Decreto del PODER EJECUTIVO NACIONAL N° 2608 del 22 de diciembre de 1993.



Por ello se ha incorporado al proyecto de ADDENDA que se remite, los correspondientes Términos de Transferencia del control del servicio de transporte ferroviario de pasajeros - subterráneo y premetro - correspondiente al contrato mencionado supra, los cuales serán efectivos una vez que el GOBIERNO AUTÓNOMO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES consienta expresamente tales términos.

Tal transferencia es procedente, en virtud de la autonomía asignada a la Ciudad de BUENOS AIRES por el Artículo 129 de la Constitución Nacional y lo dispuesto por el artículo 9° de la Ley 24.588, por lo cual corresponde a la Ciudad la fiscalización y control de los servicios públicos que se presten dentro de su territorio, existiendo jurisdicción concurrente en aquellos casos en que los mencionados servicios excedan su ámbito territorial.

Por otra parte, es jurídicamente viable la transferencia en tanto la misma es ejercicio de la potestad de administración, propia del PODER EJECUTIVO NACIONAL, y está en un todo de acuerdo a los antecedentes de la Concesión.

4.- CONCLUSIÓN:

En conclusión se considera que la pautas de renegociación discutidas entre la Secretaría de Transporte y la concesionaria METROVÍAS S.A., son totalmente legítimas, encuadradas en el régimen de la renegociación, en tanto no afectan las bases del contrato, permiten la adecuación de la ecuación económica financiera y lo que es más importante el mejoramiento integral del servicio, en condiciones de continuidad, regularidad, eficiencia y eficacia para el público usuario, real acreedor del sistema de concesión.

Por otra parte, es menester destacar que el mejoramiento del servicio y la realización de las nuevas obras no genera egresos al Concedente, y sostiene en toda su magnitud el objeto del contrato, adecuando su concreción a las reales condiciones del mercado.

M.E. y O.Y.C.P.
162

Por otra parte, los aumentos tarifarios se someten al perfeccionamiento de hitos de cumplimiento previo y efectivo, que se traducen en inversiones en material rodante y realización de obras de infraestructura que garanticen la mejora del servicio y la captación de la demanda insatisfecha en calidad y cantidad, por lo cual no afecta los derechos de los usuarios, en tanto son directamente proporcionales a las mejoras que se realicen.

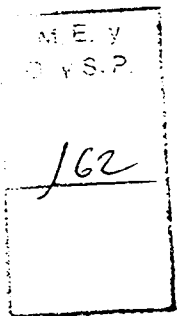
ANEXO I



Asimismo, está en un todo de acuerdo con el Decreto 543/97 y los dictámenes de la COMISIÓN BICAMERAL DE REFORMA DEL ESTADO Y SEGUIMIENTO DE LAS PRIVATIZACIONES del HONORABLE CONGRESO DE LA NACION, en tanto se corroboran los requisitos de procedencia y admisibilidad de la propuesta de renegociación establecidos y tienden a alcanzar los objetivos previstos en el mismo, por lo cual no se encuentra reparo legal.

Finalmente, es de destacar que el proceso de renegociación es aplicación de lo prescripto por la Constitución Nacional, en el artículo 42 el cual prescribe que "Los consumidores y usuarios de bienes y servicios tiene derecho, en la relación de consumo, a la protección de su salud, seguridad e intereses económicos, a una información adecuada y veraz, a la libertad de elección y a condiciones de trato equitativo y digno. Las autoridades proveerán a la protección de esos derechos.....a la defensa de la competencia contra toda forma de distorsión del mercado, al control de los monopolios naturales, al de la calidad y eficiencia de los servicios públicos....", en tanto:

- 1.- Las tarifas básicas sigue siendo regladas por la Concedente, permitiendo su aumento sometido a condiciones de adelantamiento o aumento de inversiones previstas originariamente a la firma del Contrato de Concesión. Asimismo se eliminan factores de aumento automáticos vinculado a la mejora de la calidad del servicio, que establecía el Contrato original.
- 2.- Se aumentan los niveles de prestación en calidad y cantidad, con incentivos para su mejoramiento.
- 3.- Se protegen los intereses de los usuarios y contribuyentes, tanto directa como indirectamente, ya que las nuevas obras se realizarán a través de la propia explotación del servicio, sin generar ninguna erogación adicional a las previstas originariamente en el contrato, a cargo del Estado.



En virtud de todo lo expuesto, desde el punto de vista jurídico, se considera legítimo proceder a la renegociación del Contrato de Concesión firmado entre el ESTADO NACIONAL y METROVIAS S.A., habida cuenta que el proyecto analizado, se ajusta a la normativa aplicable y la doctrina y jurisprudencia que se ha expedido en

relación a la potestas variandi y el instituto de la renegociación de los contratos administrativos; se encuadra dentro del régimen del Decreto PEN N° 543/97 y ha sido estimado oportuno en virtud de lo expresado en los informes técnico y económico-financiero que anteceden el presente.

Por ello, se eleva el presente informe de factibilidad de la renegociación del contrato analizado.



DR. MARCELO SALINAS

①



DR. ÁNGEL CATTANEO

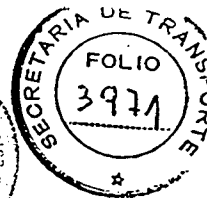
MEY
OVS.P.

162



*Ministerio de Economía
y Obras y Servicios Públicos*

ANEJO 1



EXPEDIENTE N°

NOTA N°

BUENOS AIRES,

24 JUL 1998

SEÑOR SECRETARIO:

Se remite el presente, en virtud de haber concluido el procedimiento de renegociación del Contrato celebrado entre el Estado Nacional y la empresa METROVIAS S.A., concesionaria del Grupo de Servicios 3 (SBASE - URQUIZA), desarrollado en el marco de lo prescripto por el Decreto 543/97.

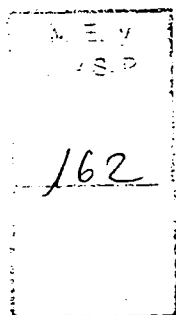
En atención a lo expuesto se eleva el presente expediente, junto con las Actas de Renegociación suscriptas, los informes emitidos sobre la viabilidad del procedimiento desarrollado y el alcance de la renegociación propuesta, acompañándose, además, proyecto de Addenda modificatoria y sus Anexos. Se agrega también, copia del Decreto PEN N° 543/97.

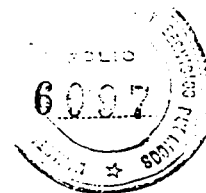
Asimismo, se acompaña a la presente proyecto de Decreto del Poder Ejecutivo Nacional, de aprobación del procedimiento de renegociación y Addenda modificatoria.

Por ello, habiendo dado cumplimiento a las directivas impartidas por la superioridad, se remite el presente para su consideración y fines que estime entender.

AL SEÑOR SECRETARIO DE TRANSPORTE
DR. ARMANDO CANOSA

Dr. MARCELO SALINAS
ASESOR DE GABINETE
SECRETARIA DE TRANSPORTE
Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos





NOTA J.G.As S.T. N° **067**
Ref. EXPMEYOSP E. 555-000665/97

ANEXO I

BUENOS AIRES, 24 JUL 1998

Pase a la DIRECCION GENERAL DE ASUNTOS JURIDICOS para su dictamen.

Dr. ANDRES SERGIO MARUTIAN
JEFE DE GABINETE
SECRETARIA DE TRANSPORTE
Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos

M.E. y O. y S. P.
162

1998-Año de los Municipios



ANEXO

Ref. Expte. N° 558-000665/97

DICTAMEN DGAJ N° 115976

SEÑOR SECRETARIO DE TRANSPORTE:

Se requiere opinión de esta Dirección General respecto a la propuesta de reformulación del Contrato de Concesión del Servicio Ferroviario de Pasajeros correspondiente al Grupo de Servicios 3 (SBASE - URQUIZA) firmado entre el Estado Nacional y METROVIAS S.A.

Al efecto se acompaña proyecto de addenda a suscribir por el Sr. Ministro y proyecto de decreto aprobatorio de sus términos.

Los instrumentos mencionados constituyen la conclusión del proceso de renegociación dispuesto por el Decreto 543/97, respecto de los contratos de concesión de los servicios de transporte ferroviario de pasajeros de superficie y subterráneos en el Área Metropolitana de Buenos Aires, llevado adelante en el ámbito de la Secretaría de Transporte, a tenor de los informes técnicos y jurídicos incorporados a las actuaciones, y los acuerdos a que se arribara con la concesionaria.

Cabe en principio destacar que la norma en que enmarca el proceso de renegociación contractual reconoce en sus considerandos la necesidad de producir adaptaciones o modificaciones en beneficio del sistema ferroviario metropolitano concesionado.

En tal sentido dicha norma hace mérito, por una parte, del nivel de saturación en los servicios producto del constante incremento de la demanda; y, por la otra, la necesidad de flexibilizar el Plan de Inversiones, a efectos que éste pueda responder a las nuevas necesidades y demandas de los usuarios.

Interesa puntualizar que la norma referida no sólo dispone la renegociación sino, además, fija las pautas generales con arreglo a las cuales habrá de abordarse dicho proceso, contando con consenso previo -e incluso impulsor- de la Comisión Bicameral de Reforma del Estado.

En este contexto la decisión básica respecto a la necesidad y conveniencia pública de proceder a la reformulación de los contratos de transporte ferroviario de pasajeros de superficie y subterráneos del Área Metropolitana de Buenos Aires ya ha sido tomada por el Poder Ejecutivo Nacional, que a su vez fijó las pautas rectoras de las modificaciones a introducir, resultando, entonces, fundamentalmente técnico el ámbito en que corresponde evaluar

M.E. y C.V.S.P.
162

[Handwritten signature]

ANEXO I



las decisiones a las que se arriba, aspecto desde luego ajeno a la incumbencia de este Organismo de Asesoramiento Jurídico.

Tal es el criterio de la Procuración del Tesoro de la Nación que al respecto ha expresado: "...la ponderación de las cuestiones técnicas que no hacen al asesoramiento estrictamente jurídico, deben realizarse de conformidad a los informes de los especialistas en la materia, sin que corresponda entrar a considerar los aspectos técnicos de las cuestiones planteadas, por ser ello materia ajena a su competencia estrictamente jurídica" (Dictámenes 169:199).

Con dicha limitación se procede al análisis de los instrumentos propuestos, a tenor de los antecedentes obrantes en las actuaciones.

Centrando la cuestión, pues, en los aspectos estrictamente jurídicos, cabe hacer mención, desde el punto de vista procedimental, que las actuaciones se inician con la presentación del concesionario obrante a fs. 1/361 (Cuerpos I y II).

En esta presentación se destacan y desarrollan los siguientes aspectos: 1º) Principales tramitaciones pendientes de resolución en la aplicación del contrato; 2º) Criterios a considerar para el fortalecimiento del contrato de concesión; y 3º) Aspectos del mismo a reformular (fs. 1/22).

A fs. 23 la concesionaria acompaña un documento relacionado con las proyecciones del volumen de pasajeros a transportar en los servicios subterráneos y los de la línea Urquiza que explota, el que corre agregado a fs. 24/361 y contempla datos relativos al movimiento de pasajeros actualizados a junio de 1998 y crecimiento esperado al año 2017, desagregando dos alternativas de proyecciones de crecimiento.

Asimismo se encuentran agregadas al expediente las actas de renegociación suscriptas y su pertinente documentación anexa, en el siguiente orden:

Acta N° 1 -tarifas, procedimientos para su ajuste- (fs. 362/370); Acta N° 2 -flujo de fondos- (fs. 371/394); Acta N° 3 -gastos de gestión y dirección de obras y costos incrementales por la ejecución del programa de inversiones- (fs. 395/405); Acta N° 4 -incremento de la tarifa en relación al plan de obras- (fs. 406/414); Acta de renegociación N° 5 -inversiones mediante reinversión del canon- (fs. 415/417).

162

Cabe destacar que los programas de obras a que el Acta N° 5 refiere, discriminados para las Líneas Subterráneas y Premetro y Línea Urquiza (modernización y ampliación de la flota, mejoramiento de las instalaciones fijas, mejoramiento de la accesibilidad y circulación y mejora en las instalaciones de mantenimiento), como también lo atinente a

ANEXO I

6100 3975

las relaciones con la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, obra desarrollada de fs. 418/3918 (Cuerpos III al XX), constituyendo ésta la parte medular de la propuesta que, incluye, entre otros aspectos, un meduloso trabajo de la concesionaria relativo a costos, cronogramas, sistemas de contratación de obras y demás aspectos tratados en los distintos Anexos (I al IX).

Siempre dentro del aspecto procedimental, en lo que a informes técnicos refiere se puntualiza que a fs. 3919/3922 obra el informe del Area Técnica suscripto por el Ing. Miguel Angel De Sarro que concluye en la conveniencia de aprobar desde el punto de vista técnico el Proyecto presentado por el concesionario Metrovías S.A., a tenor de lo acordado en las referidas actas, sus anexos, los costos, cronogramas y sistemas de contratación para las obras previstas, expresando que los mismos cumplimentan las pautas establecidas por el Decreto 543/97, arts., 3° inc. a), b) y d) y 4°, inc. a), b) y c).

A fs. 3924/3929 se produce el informe económico financiero relativo al flujo de fondos presentado por el concesionario, el que concluye que para el financiamiento de las nuevas inversiones propuestas se prevé adoptar los mecanismos de : incremento de tarifas, utilización del canon y prórroga del tiempo de la concesión, todos ellos contemplados en el Decreto 543/97.

A fs. 3930/3970 se incorpora el informe jurídico sobre la renegociación del contrato, a continuación del cual obra la elevación al Sr. Secretario y el pedido de dictamen; acompañándose en carpetín aparte el proyecto de addenda y anteproyecto de decreto con sus pertinentes notas de elevación.

De la reseña antes efectuada se desprende que se encuentran cumplimentadas las pautas procedimentales relativas a la producción de los informes técnicos y jurídicos pertinentes.

De dichos instrumentos surge, además, que se ha trabajado a través de comisiones ad-hoc, integradas por profesionales asesores de esa Secretaría con incumbencias en las distintas cuestiones de que se trata, razón por la cual de compartir el Sr. Secretario sus conclusiones, con los mismos se encuentran cumplidos los recaudos procedimentales fijados por la Ley de Procedimientos Administrativos y su Reglamentación.

Cabe finalmente señalar que el procedimiento, tanto en el decreto marco como en las normas de aplicación requiere la consulta previa a la Sindicatura General de la Nación, extremo que no se encuentra cumplimentado en las actuaciones y que resulta de singular gravitación, respecto al alcance del presente dictamen, de naturaleza provisoria y meramente

162

[Handwritten signature]

ANEXO 1

3976

preparatoria de la opinión que en definitiva se emita, luego de la del Organismo de Control Interno.

Ello pues, específicamente en estos casos, se encuentra involucrado un cambio en las condiciones del contrato original; como también proyecciones económicas que esta Dirección no se encuentra en condición de evaluar; siendo precisamente estos los aspectos que la Sindicatura considera y estudia en sus intervenciones, razón por la cual, al temperamento por ella aconsejado habrá de estar este Servicio Jurídico, sin perjuicio que, a efectos de facilitar el trámite posterior, y adelantar el estudio jurídico, se vierta opinión en aquellos aspectos que hacen a nuestra incumbencia, con la provisoriedad que implica la falta de pronunciamiento a la fecha del Organismo de Control Interno.

Dentro de este mismo orden se advierte que el proyecto de decreto acompañado refiere también a la toma de intervención de la Comisión Bicameral de Reforma del Estado, razón por la cual, en este temperamento, debería someterse el proyecto a consideración y/ o conocimiento de la aludida Comisión Bicameral.

En tal sentido el art. 7° del Decreto 543/97, luego de referir al art. 14 de la Ley 23696, consigna que sólo después de cumplida la comunicación a la Comisión creada por tal norma podrán suscribirse los actos y contratos necesarios.

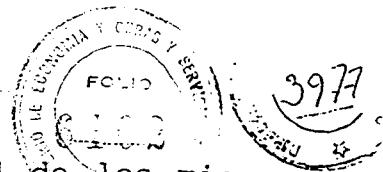
En cuanto al fondo de la cuestión, esto es las temáticas involucradas en la renegociación contractual y los acuerdos a que se arriba, los mismos se encuentran ampliamente reseñados en el informe jurídico antes aludido, obrante a fs. 3930/3970 (Cuerpo XX).

Dicho informe ha evaluado en su integridad todos y cada uno de los aspectos involucrados en el caso, desde su misma génesis al momento de la privatización de los servicios y las contingencias operadas durante la etapa de ejecución, hasta los fundamentos doctrinarios y normativos en que la modificación encuadra, tanto de orden general, como en relación específica al régimen instaurado por el Decreto 543/97.

Esta Dirección General comparte los fundamentos allí expuestos, a cuyos terminos procede estar, por provenir de los profesionales que en razón de su inmediación a la temática y participación en el proceso de renegociación del contrato mejor preparados se encuentran a efectos de su evaluación jurídica.

Cabe traer a colación que dicho asesoramiento luego de reseñar las condiciones contractuales originales y las fácticas producidas durante los cuatro primeros años de la concesión -específicamente el grado de saturación de la oferta de transporte y las demandas de los usuarios referidas

ANEXO I



a un mayor nivel en la cantidad y calidad de los mismos-, concluye que las previsiones del contrato y de la oferta adjudicada tuvieron en mira un escenario completamente diverso al actual, extremo que justifica su modificación con el objetivo de brindar el mejor servicio a tarifas justas y razonables.

Con esta télesis se aborda en aquel pronunciamiento el instituto de la renegociación, la potestad modificatoria en los contratos administrativos y el Régimen de la Ley de Concesión de Obra Pública 17520, aplicable a los mismos, para finalmente efectuarse el análisis, también, en el régimen del Decreto 543/97.

El encuadre efectuado se estima correcto tanto desde el punto de vista doctrinario como normativo. En efecto, se mantiene la télesis del contrato original y se adecuan sus previsiones a un nuevo plan de obras que posibilite satisfacer la mayor demanda del servicio en cantidad y confort para los usuarios. A su vez se establecen las pautas tarifarias; se suprimen los subsidios del Estado; se imputa a inversiones el 70 % del canon correspondiente a los últimos años de la concesión y se extiende en 4 años la vigencia de la misma, contados a partir de la suscripción del contrato.

Esto es, se parte, como corresponde hacerlo, de las obras e inversiones necesarias para satisfacer la actual demanda y la proyectada en el curso de la concesión.

La forma para atender las nuevas inversiones es, por una parte, la tarifa; y -por la otra- una prolongación en la duración del contrato que permita a la concesionaria amortizar en ese mayor plazo de explotación el aumento de la inversión requerida, esta vez a efectuarse sin subsidios del Estado, como también la reinversión del 70% del canon.

En este sentido se hace presente que en razón que en esta concesión su plazo original fue de veinte (20) años, la prórroga de cuatro (4) resulta de menor significación, cuanto menos respecto de la prevista para otras concesiones, en las que esta Dirección General tuvo ocasión de intervenir.

Se aplican así las fórmulas clásicas que permiten compatibilizar los distintos intereses en juego: el de los usuarios que demandan más y mejores servicios a tarifas justas y razonables; el del Estado que, en lo inmediato, no se encontraría en condiciones de afrontar, a través del subsidio, el costo de las obras cuya realización excede o adelanta las comprometidas en la oferta; y el del concesionario que, para poder afrontar su realización, requiere una fórmula económico financiera que posibilite ello, ajustada, fundamentalmente, a través de un mayor plazo en la explotación y la reinversión del canon.

162

[Handwritten signature and initials]

FOLIO 3918

De allí que con anterioridad se expresara que los hitos significativos de esta renegociación son fundamentalmente técnicos. Si la ecuación es económicamente ajustada, como se desprende de los informes y evaluaciones técnicas realizadas y, además, la necesidad del aumento en la demanda es real -y esto también se encontraría comprobado con el pormenorizado estudio de consultoría presentado por el concesionario (Cuerpos I y II)- la conclusión es ajustada a derecho con similar rigurosidad a la de un silogismo.

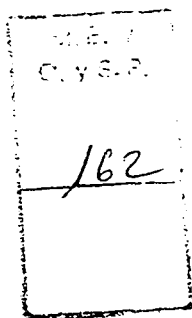
No en vano el Decreto 543/97 siguió precisamente este razonamiento en su parte expositiva y, fijó las pautas de renegociación conforme estas mismas premisas en sus artículos 3° y 4°, en cuyos términos encuadran las modificaciones propuestas, de conformidad a los principios que rigen la contratación y a las previsiones que en materia de concesión -tanto de obras como de servicios a prestar por las mismas- fija la ley de concesión de obra pública 17520, con las modificaciones introducidas por la Ley 23696.

Especial mención requiere en el proceso renegociador y en los acuerdos a que se arriba, la participación de la Ciudad de Buenos Aires, a través de Subterráneos de Buenos Aires S.E.

Al efecto se destaca, como carácter diferenciador de esta concesión, que en razón de involucrar la misma los servicios de Subterráneos de Buenos Aires y Premetro, la renegociación no sólo ha dado participación a los representantes de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, sino también ha fijado los hitos para la transferencia del control a la misma, esto es el ejercicio de la fiscalización y cumplimiento de la ejecución del contrato, sin por ello renunciar o modificar el rol que al Estado Nacional compete como concedente de dichos servicios.

En tal sentido resulta ajustada y acertada la distinción entre las obligaciones que el Estado Nacional concedente como tal mantiene y asume en esta concesión y la transferencia a la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires de sólo una parte de esas potestades limitadas a la fiscalización y el control en los servicios de subterráneos y premetro, cuyas inversiones en infraestructura y material rodante resultan, por otra parte, las de mayor significación en el total de la concesión, tanto en los términos del contrato original como en el de la renegociación a la que se arriba.

En este marco la "Addenda" propuesta se compatibiliza con las disposiciones del contrato original, integrado por los respectivos pliegos de bases y condiciones del llamado, manteniendo su misma filosofía, con las correcciones propias que las nuevas inversiones demandan en cuanto a Plan de Obras, Tarifas, Canon y Duración del Contrato; y las que resultan del propio desarrollo de éste, común por otra parte a todas las concesiones, como el reconocimiento de la calidad



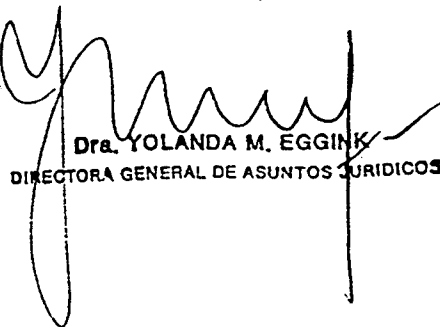
3979

a todas las concesiones, como el reconocimiento de la calidad de operador del concesionario, lo relativo a las modificaciones societarias, la readecuación a la normativa de seguros de accidentes de trabajo, armonizaciones procedimentales, etc.; con más las que surgen como necesarias a tenor de la transferencia del control a la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires y las que derivan de los nuevos compromisos de inversión asumidos por el concesionario que implican introducir modificaciones, también en lo relativo a la terminación del contrato, aclarándose conforme al Pliego de Bases y Condiciones los alcances del rescate.

De conformidad con lo anteriormente expresado esta Dirección General no encuentra obstáculos de índole legal que obsten la continuación del trámite del presente, respecto al cual cabe dar la intervención consignada en el proyecto a la SINDICATURA GENERAL DE LA NACION y COMISION BICAMERAL DE REFORMA DEL ESTADO, en forma previa a la elevación al Sr. Ministro.

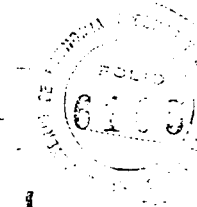
DIRECCION GENERAL DE ASUNTOS JURIDICOS.-

31 JUL 1993


Dra. YOLANDA M. EGGINK
DIRECTORA GENERAL DE ASUNTOS JURIDICOS

G.Y.S.P.

162



ANEXO I

GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

NOTA N° 2940-SPyS-98.

Buenos Aires, 14 de agosto de 1998.

MOTIVO: Transferencia al GCBA del Contrato de Concesión de SBASE.

Señor

Secretario de Transporte.

Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos. — —

Dr. Armando Canosa.

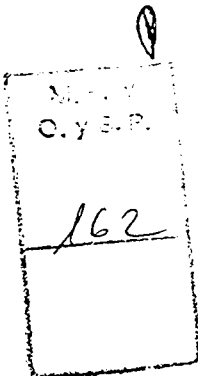
S. / D.

Adjunto le remito el informe correspondiente a los elementos esenciales de las reuniones mantenidas entre técnicos de esa Secretaría, de ésta y de SBASE con relación al tema de la referencia, y copia de las notas N° 4557 y 4558-SPyS-98 mediante las cuales el mismo fuera oportunamente remitido a SBASE y la Legislatura de la Ciudad de Buenos Aires respectivamente.

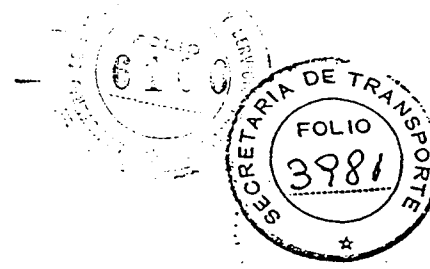
Asimismo, se acompaña el "Informe Técnico" producido por Subterráneos de Buenos Aires S.E. y elevado mediante Nota N° 354-SBASE-98 en relación a las condiciones para la transferencia al GCBA del Contrato de Concesión.

Atentamente,

ING. NICOLAS V. GALLO
SECRETARIO DE PRODUCCION Y SERVICIOS
GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES



ANEXO 1



**TRANSFERENCIA AL GCBA DEL CONTRATO DE CONCESION DE
SUBTERRANEOS DE BUENOS AIRES**

Julio de 1998

M.E. v O. y S. D.
162

ANEXO I

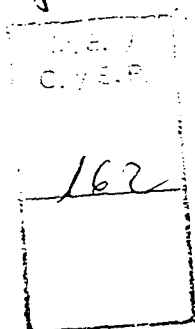


ESTRUCTURA DE LOS BORRADORES CORRESPONDIENTES AL TEMARIO DE LA TRANSFERENCIA AL GCBA DEL CONTRATO DE CONCESION DE LOS SUBTERRANEOS Y SU READECUACION

INTRODUCCION

1. El Contrato de Concesión fue el producto de una Licitación Pública Internacional. El adjudicatario fue el que presentó el menor Valor Presente de los pagos que se le tuvieran que realizar en concepto de subsidio (o canon) e inversiones.
2. El Pliego de Condiciones particulares estableció en su artículo 10° las obras que el futuro concesionario debía cotizar en su oferta. Dicho artículo se complementaba con los detalles de cada obra previstos en el Pliego.
3. En su oferta, el actual Concesionario cotizó dichas obra e indicó el momento de ejecución de las mismas, por un valor total de \$ 399.275.000. El contrato actualizó estos valores con cláusula dólar.
4. El contrato de concesión (aprobado por Decreto PEN N° 2.608/93) establecía el detalle del nivel de subsidio operacional y del canon ofrecido.

Originalmente el subsidio estaba previsto para los primeros cuatro años de contrato (1994, 1995, 1996 y 1997), modificándose luego por la Resolución N° 381/94, agregándose un año más de subsidio, es decir, por los cinco primeros años (hasta diciembre de 1998).
5. El artículo 7.4.1. del Contrato de Concesión, que modifica el Pliego estableció, un procedimiento para acordar la redeterminación de los niveles de tarifa, subsidios o canon, cuando la economía del país experimentara procesos de ajustes inflacionarios que fueran del 6% ó más en forma anual. En tal caso las partes podían proponer la revisión de las ecuaciones económicas del contrato.
6. Con fecha 29 de agosto de 1994 se dictó el Decreto PEN N° 1.527/94 que aprobó el Acta Acuerdo celebrada pro el Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos y la ex-MCBA, mediante la cual se modificó el Anexo sobre Material Rodante de la concesión y se autorizó la compra de coches de origen japonés generando obligaciones ya cumplidas por parte de la ex-MCBA.
7. El PEN dictó el Decreto N° 543/97 citando la renegociación de los contratos de concesión. Incluye el de subterráneos en el mismo.
8. Con fecha 10 de julio de 1997 el Secretario de Producción y Servicios envía nota al Secretario de Transporte de la Nación, donde fijó la posición de la Ciudad en aquel momento. Ver Anexo I
9. Los valores al 31/12/97 de las cuentas de explotación e inversión se encuentran en el Anexo II.





SITUACIÓN ACTUAL

a) Objetivos:

La adecuación del contrato entre el Estado Nacional y el Concesionario se enmarca en el programa de transferencia del mismo al GCBA. Para el GCBA el contrato debe ajustar el original plan de inversiones y modificar el cronograma de algunos de los componentes. Además, puede prever nuevas inversiones a ser financiadas mediante tarifas.

b) Nuevo Plan de Inversiones (ver Anexo III) :

- Plan Básico y Obras complementarias: El financiamiento corresponde al Estado Nacional. Se realizaron ajustes en la composición de las inversiones y en su gradualidad. Los importes totales se mantuvieron sin cambios. Al anticiparse la adquisición de coches en 8/10 años, muy necesario para la Línea D que ha experimentado un fuerte crecimiento de la demanda por las obras nuevas, el Concesionario señala que se le produce un desajuste financiero.
- Ex-canon: que surge del convenio original entre el Estado Nacional y el Concesionario. Como consecuencia de la readecuación, las partes acordaron que los Importes que el Concesionario debería pagar al Estado Nacional sean afectados a un plan de inversiones en coches y en obras. Ello redunda en un beneficio neto para la Ciudad.
- Tarifas: Se ha estudiado cierta gradualidad en los incrementos tarifarios, cuyo producido será afectado a un "fondo específico" y dedicado a inversiones en nuevos coches, obras de readecuación de accesos (para discapacitados, escaleras mecánicas, etc), extensión de las líneas "B" y "E", con excepción del primer tramo de 7.9 centavos que correspondería al Concesionario por los siguientes conceptos: 6.1 centavos por aplicación del Índice de Calidad según contrato original, y 1.8 centavos por recuperación de gastos de desajuste financiero, entre otros conceptos.

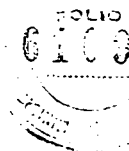
Las tarifas estudiadas serían:

Año 1999	\$ 0.60	(de los cuales \$ 0,579 serían para el Concesionario)
Año 2000	\$ 0.70	(de los cuales \$ 0,579 serían para el Concesionario)
Año 2001 en adelante	\$ 0.75	(de los cuales \$ 0,579 serían para el Concesionario)

Por lo tanto, corresponden 2.1, 12.1 y 17.1 centavos respectivamente para el "fondo específico", en caso de adoptarse esta estructura de ajuste tarifario. Hay en estudio otras alternativas, teniendo en cuenta que cada centavo general \$ 2M por año con 200 millones de pasajeros (Ver p. ej. Cuadro del Programa de Inversiones con tarifa \$ 0,70 donde se reduce la Inversión Total en \$ 242M).

Todas las hipótesis de trabajo correspondientes al Plan Inversiones con Tarifa se han realizado en base al supuesto que se autofinancian en un 100%. Si hubiera financiamiento externo se aceleran los cronogramas de inversión.

ANEXO 1



c) **Plan Línea A - Financiamiento Banco Mundial:**

- El plan de inversiones consiste en: renovación de vías, otras obras civiles, equipamiento eléctrico, señalamiento y comunicaciones.
- El total de inversiones previstas durante 4 años es de U\$S 121M, de los cuales U\$S 79M serán financiados por el Banco Mundial y U\$S 42M son contrapartida.
- Condiciones del crédito: 10 años de plazo a partir del año 2002, con amortizaciones semestrales y tasa de interés preferencial. (valor similar a la tasa Libor)

d) **Régimen de compras:**

Para los bienes y servicios correspondientes al Plan Básico y ex-canon, se aplica el régimen de compras previsto en el contrato.

Las inversiones a financiarse mediante tarifas se regirán por el sistema de compras de SBASE.

- Autoridad de Aplicación: en todos los casos SBASE se encarga de aprobar los pliegos y la licitación.
- Rutina Operativa: SBASE aprueba la obra o compra realizada. Las órdenes de pago requieren, también en todos los casos, la previa aprobación de SBASE.

e) **Plazo de Concesión:**

Se podría extender el 20% el plazo original, o sea, 4 años. No es condición prioritaria

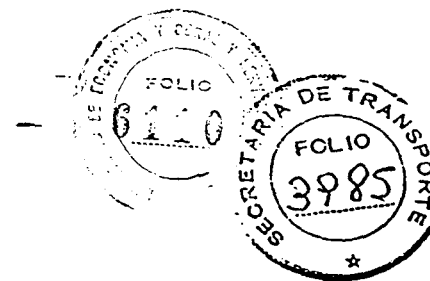
f) **Elementos destacables:**

- El GCBA toma el control pleno del Contrato de Concesión. (Ver Anexo IV)
- El Estado Nacional realiza importantes aportes en el período 1998-2017 (\$ 382M del Plan Básico, más \$ 55M de Obras Complementarias).
- Los fondos originalmente previstos para ser percibidos por el Estado Nacional en concepto de canon son destinados a obras (Total: \$ 75M).
- Sumando a estos tres componentes la contrapartida del Préstamo Banco Mundial, el Estado Nacional invertirá \$ 555M, sin ningún recupero.
- En el período 1999-2017 el mecanismo de aportes tarifarios con la hipótesis de \$ 0.75 en el 2001 permite disponer de \$ 864M para nuevas inversiones. (Si la tarifa fuera \$ 0.70, sin cambiar el plazo sugerido la disposición financiera sería de \$ 621M).
- Ingresos en efectivo para el GCBA: en concepto de canon, el GCBA dispone de un ingreso neto de \$ 18M anuales durante los últimos 4 años de concesión. (El ingreso bruto es de \$ 25M anuales, pero está gravado con un 30% para el ANSES). Este canon se origina como consecuencia de la eventual prolongación por 4 años del plazo de concesión (del año 2013 al 2017).
- Se cancelan todos los reclamos del Concesionario tanto al Estado Nacional como al GCBA.

C.Y.C.

162

ANEXO I



- La Inversión Total por todo concepto sería - en tarifa \$ 0.75 - de \$ 1498M, según el siguiente detalle:

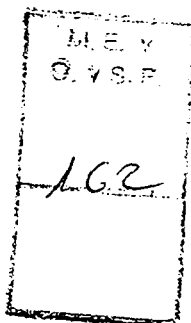
**Inversiones a realizar e Ingresos para el GCBA
considerando todas las Fuentes de Financiamiento
Periodo 1998/2017**

	Total Millones de \$	%
Plan Básico - Estado Nacional	382	26
Obras complementarias - Estado Nacional	55	4
Ex-canon - Estado Nacional	75	5
Tarifas - Coches y obras	711	47
Tarifas - Obras a asignar	153	10
Línea A - Estado Nacional	42	3
Línea A - Crédito Banco Mundial	79	5
Subtotal Inversiones	1498	100
Canon para el GCBA	70	
Total	1568	

Nota: Total de aportes del Estado Nacional: \$ 555 M o sea el 37% del Total de Inversiones

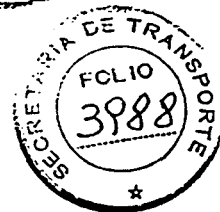
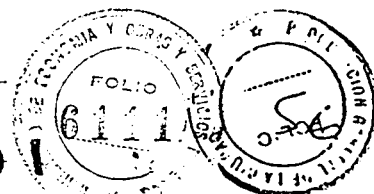
g) Otros temas que requieren definición:

- Extensión del horario actual hasta 23.30/24.00 horas con implementación de una frecuencia nocturna de 20 minutos.
- Régimen económico-financiero aplicable a la operación de nuevas líneas que por continuidad física con las existentes pasarían automáticamente a ser operadas por el Concesionario.
- Mecanismo para modificar el Plan de Inversiones en sus distintos componentes: el Concesionario presentaría propuestas para ser conciliadas con los planes del GCBA. En caso de que no exista acuerdo, los importes serán destinados al fondo de la Ley 23.514.
- Mecanismo de funcionamiento del Fondo Específico.





ANEXO I



GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

NOTA Nro. 2.883-SPyS-97

Buenos Aires, 10 de Julio de 1997.

SEÑOR SUBSECRETARIO
SUBSECRETARIA DE TRANSPORTE METROPOLITANO
Y DE LARGA DISTANCIA
SECRETARIA DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTE
MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS
DR. ARMANDO N. CANOSA
S / D

REF.: NOTA SSTMyLD Nro.295/97 DECRETO PEN Nro.543/97

1.- Mediante la Nota del rubro y con motivo de la instrucción que surge del Decreto citado, se me informa que, oportunamente esta Secretaría "...será convocada para participar en el análisis de los temas que los involucran...", así como sobre la conveniencia de enviar "...a la brevedad, un listado con los asuntos que estiman corresponder incluir en el proceso negociador...".

2.- No obstante el cumplimiento de las funciones administrativas que usted debe observar, los términos y conceptos que informan la nota remitida se evidencian como contrarios al ordenamiento jurídico aplicable en la materia.

No puede resultar ajeno a su conocimiento que son facultades privativas y de jurisdicción exclusiva de las autoridades del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, todo aquello que concierne a la Red de SUBTERRANEOS dentro del Grupo de Servicio 3 (SBASE-URQUIZA) de los Contratos de Concesiones de los Servicios Públicos de Transporte Ferroviario de Pasajeros.

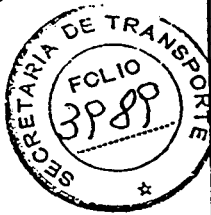
A sus efectos concurrentes, le hago llegar adjunta a ésta el listado de las disposiciones vigentes que rigen este caso en consideración.

M.E. y
C. y S. P.

162



ANEXO I



GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

3.- Sin perjuicio de la eficacia legal del instructivo contenido en el Decreto 543/97, que no corresponde ser aquí tratado, se debe dejar debidamente establecido que toda decisión que adopte o eventual participación que estime necesaria esta Secretaría, en el ejercicio de las prerrogativas y deberes que le competen, se formulará con estricto ajuste a las normas constitucionales, jurídicas y reglamentarias que resultan de aplicación, así como a las que conforman el marco regulatorio que rige los servicios públicos concesionados, que son de propiedad y del ámbito jurisdiccional del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires.

4.- Por otra parte, en cuanto a la concurrencia respecto del control de la concesión, si bien desde un aspecto el Estado Nacional se ha comprometido a proporcionar ciertos subsidios de inversiones y operación al Concesionario, no es menos cierto que el Estado Nacional percibirá en concepto de contraprestación por las retribuciones reconocidas a aquel, un canon a partir del año 1998 y durante todo el período de la concesión.

Pero desde otro aspecto, también queda claro que el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires ha proporcionado y afectado, con destino a la concesión, todo su patrimonio -valuado en más de u\$s 1.000 millones-, ha invertido y comprometido inversiones por u\$s 350 millones para complementar la terminación de la Línea "D" y la provisión del material rodante complementario, sin que por tales erogaciones y aportes reciba, ni se halle previsto recibir, la debida contraprestación que le corresponde y que, a la fecha, ha sido a su puro y entero costo.

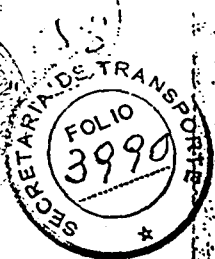
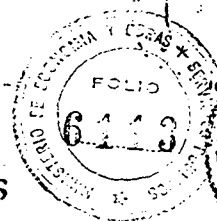
5.- Es más: por determinadas circunstancias que vamos a corregir y sanear, el Concesionario no ha efectuado el mínimo mantenimiento y cuidado respecto de los bienes afectados e integrantes de la concesión, cuyo patrimonio es propiedad del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, circunstancia que tampoco ha merecido de v/parte la participación y control que correspondía en forma concurrente, en los términos que les asigna el respectivo contrato.

6.- De tal modo, debido a esa situación, los diversos componentes que conforman la retribución del Concesionario, como valor que percibe a consecuencia de la explotación que ha tomado a su cargo, se ha visto incrementado, en

M. E. y O. y S. P.
162



ANEXO I



GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

delrimento y a costa del patrimonio del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, por determinados costos de operación dejados de atender por aquél, como los de mantenimiento, en función de los aportes realizados por este Gobierno y la ausencia de una debida fiscalización y control que debiese ejercer en todo momento para el resguardo de los intereses involucrados.

7.- Por imperio de su Constitución y demás normas legales pertinentes, el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires cooperará con las autoridades federales que residen en su territorio, para el pleno y adecuado ejercicio de sus poderes y funciones, en el entendimiento que el expreso reconocimiento que le compete a este Gobierno no puede ser alterado por norma jurídica alguna que no revista la misma categoría de supremacía que la respectiva que la reconoció.

Saludo a usted atentamente.

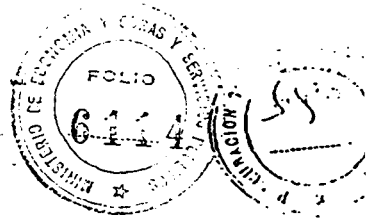
ING. NICOLAS V. GALLO
SECRETARIO DE PRODUCCION Y SERVICIOS
GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

M.E.
O. y S. P.

162



ANEXO I



GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

ANEXO NOTA Nro. 2.883-SPyS-97

LISTADO DE DISPOSICIONES VIGENTES

LEY Nro. 22.070 y DECRETO PEN Nro. 2.853/77

Los bienes y servicios públicos correspondientes a la red de SUBTERRANEOS DE BUENOS AIRES S.E., son de propiedad del GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES y SBASE, ejerciendo la jurisdicción exclusiva en la regulación y control del servicio público de transporte de pasajeros en las distintas redes que conforman las líneas de subterráneos y el PREMETRO.

LEY Nro. 23.696

Mediante su artículo 58, "in fine", quedó establecido que la Ley Nro. 17.520 es de aplicación a la ex Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, hoy Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, sucesor de sus derechos y obligaciones, en las competencias, poderes y atribuciones que le han sido transferidos por los artículos 7mo. y cc. de la Constitución de la Ciudad de Buenos Aires.

El premencionado artículo 58 dispuso que corresponden al Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires y a sus autoridades competentes en la materia, todas las facultades que en la Ley Nro. 23.696 se le otorgaron al Poder Ejecutivo Nacional y al Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos de la Nación.

DECRETO PEN Nro. 1.143/91

Su artículo 1ro. estableció que los servicios ferroviarios de pasajeros de SUBTERRANEOS DE BUENOS AIRES S.E., correspondientes al Area Metropolitana de Buenos Aires, son aquéllos cuya explotación se hallaban a cargo, a esa fecha, de SBASE y en jurisdicción de la ex MCBA; hoy del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires.

Dentro del marco regulatorio general, su artículo 9no. determinó que el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires es la Autoridad de Aplicación del régimen legal que rige las prestaciones de los servicios de subterráneos, en cuyo carácter ejercerá la fiscalización, control de los respectivos contratos y demás prerrogativas que resultan de los artículos 6to., 7mo., 8vo. y cc. del presente decreto.

M.E. /
O. y S. P.

162



ANEXO II



GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

ACTA ACUERDO EX MUNICIPALIDAD DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES Y MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS DE LA NACION

Registrada por el Decreto Municipal Nro. 2.196/96, fechado el 23 de diciembre de 1993, se acuerdan el 25 de noviembre de ese año, cuestiones de interés común a ambas jurisdicciones propias y diferenciadas, se ratifica la calidad de Autoridad de Aplicación de la entonces Municipalidad de Buenos Aires y se estipula entre sus otorgantes la encomienda de cumplimiento de tales funciones, en lo atinente a SUBTERRANEOS DE BUENOS AIRES, a la COMISION COORDINADORA DE CONTROL DE LA CONCESION SBASE, que al efecto se creó en el ámbito del hoy Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires.

CONTRATO DE CONCESION PARA LA EXPLOTACION DEL GRUPO DE SERVICIOS 3 (SBASE-URQUIZA) APROBADO POR DECRETO PEN Nro. 2.608/93

ARTICULOS 2 Y 6.4.1.

La Autoridad de Aplicación, respecto de los servicios de SBASE, es el hoy Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires y la red de subterráneos es el conjunto de bienes y líneas de aquél, pudiendo dicha Autoridad actuar por sí o a través de organismos específicos, a los cuales encomiende el control y la fiscalización de la Concesión otorgada.

ARTICULO 3.

El Contrato de Concesión se halla regido, y será interpretado, conforme la Ley Nro. 23.696, su decreto reglamentario Nro. 1.105/89, Decreto PEN Nro. 1.143/91 y, en lo pertinente, por la Ley Nro. 17.520.

ARTICULO 5.3.

La prórroga de la Concesión y sus condiciones corresponden al ámbito de decisión del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, como Autoridad de Aplicación.

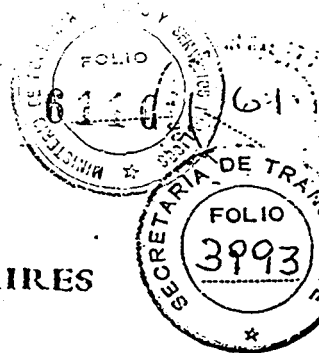
ARTICULO 6.4.2.

En tal carácter, le corresponden al Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, el control y fiscalización del cumplimiento del Contrato, fijar las tarifas, aprobar los servicios, contralor de las obligaciones de inversiones, aprobar las certificaciones, recepciones, acordar las

M.E. y
O. y S. P.
162



ANEXO I



GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

autorizaciones y permisos que hacen a las condiciones de la concesión concedida.

ARTICULO 6.4.3.

El Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires es la única autoridad legitimada y habilitada, respecto de la red de subterráneos concesionada, para establecer los procedimientos especiales conducentes a la regulación específica de los diversos aspectos de la Concesión y para el tratamiento de todas las cuestiones a que ella dé lugar, los que serán parte integrante del Contrato y de aplicación obligatoria.

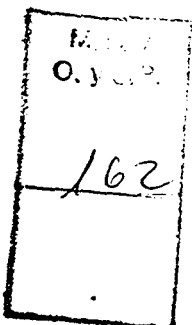
DECRETO PEN Nro. 1.388/96

Dispuso la integración de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte, en la órbita del Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos de la Nación, absorbiendo las funciones de la Comisión Nacional del Transporte Automotor, del Transporte Ferroviario y de la Unidad de Coordinación del Programa de Reestructuración Ferroviaria. Estableció expresamente que el Estado Nacional ejerce sus competencias y funciones respecto del transporte automotor y ferroviario de pasajeros y de carga, sujetos únicamente a la jurisdicción nacional.

CONSTITUCION NACIONAL Y LEY DE GARANTIAS DEL ESTADO NACIONAL.

El artículo 129 de la Constitución Nacional estatuye que la Ciudad de Buenos Aires tendrá un régimen de gobierno autónomo, con facultades propias de legislación y de jurisdicción, y una ley garantizará los intereses del Estado Nacional mientras la Ciudad de Buenos Aires sea la Capital de la Nación.

El artículo 9 no. de la Ley Nro. 24.588 de garantía de los intereses del Estado Federal dispone que éste ".....se reserva la competencia y fiscalización, esta última en concurrencia con la ciudad y las demás jurisdicciones involucradas, de los servicios públicos cuya prestación EXCEDA el territorio de la Ciudad de Buenos Aires.....".



CUADRO I.3

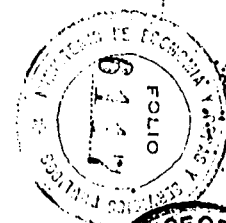
GRUPO DE SERVICIOS 3

SUBSIDIO SOLICITADO (en pesos)

MES	AÑO				
	1	2	3	4	5
1	1,748,833.33	1,448,416.67	1,116,500.00	979,666.67	167,500.00
2	1,748,833.33	1,448,416.67	1,116,500.00	979,666.67	167,500.00
3	1,748,833.33	1,448,416.67	1,116,500.00	979,666.67	167,500.00
4	1,748,833.33	1,448,416.67	1,116,500.00	979,666.67	167,500.00
5	1,748,833.33	1,448,416.67	1,116,500.00	979,666.67	167,500.00
6	1,748,833.33	1,448,416.67	1,116,500.00	979,666.67	167,500.00
7	1,748,833.33	1,448,416.67	1,116,500.00	979,666.67	167,500.00
8	1,748,833.33	1,448,416.67	1,116,500.00	979,666.67	167,500.00
9	1,748,833.33	1,448,416.67	1,116,500.00	979,666.67	167,500.00
10	1,748,833.33	1,448,416.67	1,116,500.00	979,666.67	167,500.00
11	1,748,833.33	1,448,416.67	1,116,500.00	979,666.67	167,500.00
12	1,748,833.37	1,448,416.63	1,116,500.00	979,666.63	167,500.00
TOTAL	20,986,000.00	17,361,000.00	13,398,000.00	11,756,000.00	2,010,000.00

ANEXO I

FRANCISCO J. DARRIBA
F. COMISION DE TRABAJO PARA
LA PRIVATIZACION



GRUPO DE SERVICIOS 3

CANON OFRECIDO (en pesos)

M.E. y
O.Y.C.P.

162

ANEXO I

ANEXO I

MES	AÑOS											
	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
1	362,063.33	734,730.00	944,333.33	1,404,750.00	1,829,416.67	1,871,166.67	2,014,000.00	2,148,416.67	2,290,916.67	2,373,500.00	2,623,166.67	2,674,750.00
2	362,063.33	734,730.00	944,333.33	1,404,750.00	1,829,416.67	1,871,166.67	2,014,000.00	2,148,416.67	2,290,916.67	2,373,500.00	2,623,166.67	2,674,750.00
3	362,063.33	734,730.00	944,333.33	1,404,750.00	1,829,416.67	1,871,166.67	2,014,000.00	2,148,416.67	2,290,916.67	2,373,500.00	2,623,166.67	2,674,750.00
4	362,063.33	734,730.00	944,333.33	1,404,750.00	1,829,416.67	1,871,166.67	2,014,000.00	2,148,416.67	2,290,916.67	2,373,500.00	2,623,166.67	2,674,750.00
5	362,063.33	734,730.00	944,333.33	1,404,750.00	1,829,416.67	1,871,166.67	2,014,000.00	2,148,416.67	2,290,916.67	2,373,500.00	2,623,166.67	2,674,750.00
6	362,063.33	734,730.00	944,333.33	1,404,750.00	1,829,416.67	1,871,166.67	2,014,000.00	2,148,416.67	2,290,916.67	2,373,500.00	2,623,166.67	2,674,750.00
7	362,063.33	734,730.00	944,333.33	1,404,750.00	1,829,416.67	1,871,166.67	2,014,000.00	2,148,416.67	2,290,916.67	2,373,500.00	2,623,166.67	2,674,750.00
8	362,063.33	734,730.00	944,333.33	1,404,750.00	1,829,416.67	1,871,166.67	2,014,000.00	2,148,416.67	2,290,916.67	2,373,500.00	2,623,166.67	2,674,750.00
9	362,063.33	734,730.00	944,333.33	1,404,750.00	1,829,416.67	1,871,166.67	2,014,000.00	2,148,416.67	2,290,916.67	2,373,500.00	2,623,166.67	2,674,750.00
10	362,063.33	734,730.00	944,333.33	1,404,750.00	1,829,416.67	1,871,166.67	2,014,000.00	2,148,416.67	2,290,916.67	2,373,500.00	2,623,166.67	2,674,750.00
11	362,063.33	734,730.00	944,333.33	1,404,750.00	1,829,416.67	1,871,166.67	2,014,000.00	2,148,416.67	2,290,916.67	2,373,500.00	2,623,166.67	2,674,750.00
12	362,063.33	734,730.00	944,333.33	1,404,750.00	1,829,416.67	1,871,166.67	2,014,000.00	2,148,416.67	2,290,916.67	2,373,500.00	2,623,166.67	2,674,750.00
TOTAL	4,345,500.00	9,057,000.00	11,332,000.00	18,037,000.00	19,673,000.00	22,634,000.00	24,188,000.00	25,781,000.00	27,491,000.00	28,306,000.00	31,478,000.00	31,497,000.00

FERNANDO J. DARRIBA
P. COMISION DE TRABAJO PARA

RECUERDO



Handwritten signature and date 12 May 2008.

M.E. Y
O.Y.S.P.
162

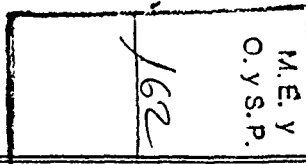
TABLA 1- Inversiones del Plan Básico Realizadas al 31/12/97. En miles de dólares

Proyecto		Cotización	Monto certificado al 31/12/97	Grado de Avance	Observaciones
I.1	Tierra-tren del Puesto Central de Operaciones	\$434	\$434	100,0%	Obra terminada
	Equipamiento PCO - Traslado telemando Línea B y SSEE	\$5.242	\$1.397	26,7%	Obra en ejecución
II.1	Tierra - tren Línea B	\$734	\$734	100,0%	Obra terminada
	Señales Línea B	\$16.055	\$1.475	9,2%	Obra en ejecución
II.2	Tierra - tren Línea C	\$533	\$533	100,0%	Obra terminada
	Señales Línea C	\$10.666	\$2.976	27,9%	Obra en ejecución
II.3	Tierra - tren Línea D	\$628	\$628	100,0%	Obra terminada
	Señales Línea D	\$19.667	\$9.067	46,1%	Obra en ejecución
II.4	Tierra - tren Línea E	\$598	\$598	100,0%	Obra terminada
	Señales Línea E	\$13.821	\$1.171	8,5%	Obra en ejecución
III.2	SSEE Independencia	\$4.869	\$4.409	90,6%	Obra en ejecución
III.3	SSEE Emilio Mitre	\$3.000	\$3.000	100,0%	Obra terminada
III.4	SSEE Martín Fierro	\$4.369	\$4.369	100,0%	Obra terminada
III.5	SSEE Línea B	\$2.768	\$2.768	100,0%	Obra terminada
III.6	Centros de Potencia Línea C	\$861	\$511	59,3%	Obra en ejecución
III.7	Centros de Potencia Línea E	\$1.556	\$1.296	83,3%	Obra en ejecución

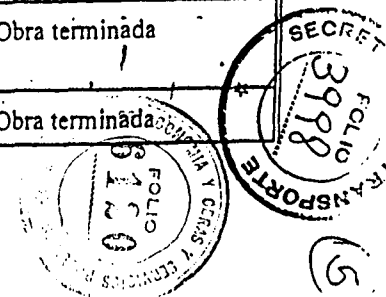
ANEXO

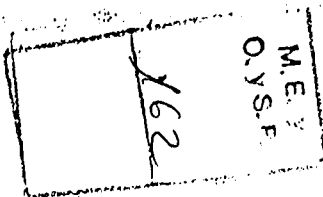
3097
FOLIO
DE TRANSITO

6119 (4)
FOLIO



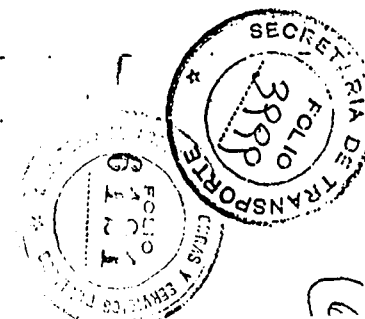
Proyecto		Cotización	Monto certificado al 31/12/97	Grado de Avance	Observaciones
III.8	Centros de Potencia Línea B	\$352	\$352	100,0%	Obra terminada
III.9	Eliminación del PCB Línea B	\$1.103	\$1.103	100,0%	Obra terminada
IV.1	Renovación de vías Línea B	\$17.710	\$17.710	100,0%	Obra terminada
IV.2	Renovación vías Línea C	\$10.146	\$4.246	41,8%	Obra en ejecución
IV.3	Renovación de vías Línea D	\$2.344	\$2.344	100,0%	Obra terminada
V	Escaleras mecánicas	\$10.249	\$10.249	100,0%	Obra terminada
VI	Equipos de bombeo	\$1.087	\$1.087	100,0%	Obra terminada
VIII.1	Renovación de línea de contacto subterráneos	\$246	\$246	100,0%	Obra terminada
VIII.2	Seccionadores	\$1.876	\$1.073	57,2%	Obra en ejecución
IX	Complejo tecnológico	\$53.615	\$5.457	10,2%	Obra en ejecución
XI.1	Mejoras Centro de Transbordo Plaza Miserere	\$4.551	\$2.239	49,2%	Obra en ejecución
Subtotal Subterráneos			\$81.472		
1	Mejoramiento parcial de vía km 0 al 24	\$2.624	\$2.071	78,9%	Obra en ejecución
3	Habilitación servicio eléctrico vía ascendente km22.644 al 23.261	\$266	\$266	100,0%	Obra terminada
5	Construcción base para apoyo de gatos	\$4	\$4	100,0%	Obra terminada
7	Reemplazo de conductores troncales de señalamiento electroautomático	\$1.195	\$1.195	100,0%	Obra terminada
8	Sistema integral de radiocomunicaciones operativas	\$37	\$37	100,0%	Obra terminada





Proyecto		Cotización	Monto certificado al 31/12/97	Grado de Avance	Observaciones
9	Radioenlace Lacroze - Lynch - Darío	\$519	\$519	100,0%	Obra terminada
10	Tendido de dos cables de MT entre SSEE Pereyra y Barrufaldi	\$1.166	\$1.166	100,0%	Obra terminada
11	Tendido de un cable de MT entre SSEE Arata y Lynch	\$775	\$775	100,0%	Obra terminada
12	Renovación 2000 m de continuidad de tercer riel entre Lacroze y Gral. Paz	\$405	\$405	100,0%	Obra terminada
17	Equipo compresor acc. electr.	\$789	\$789	100,0%	Obra terminada
Subtotal F.C. Urquiza			\$7.227		
TOTAL			\$88.699		

ANEXO I



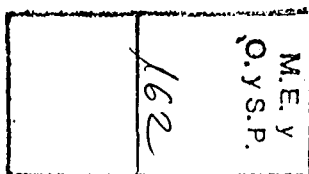
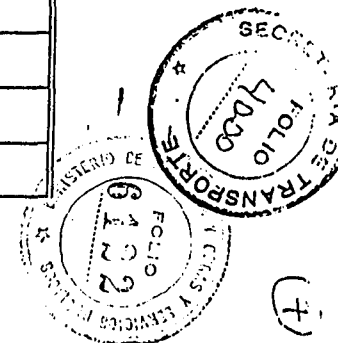


TABLA 2- Inversiones del Plan Básico pendientes de realización al 31/12/97. En miles de dólares.

Proyecto		Cotización	Monto pendiente de certificación al 31/12/97	Observaciones
I.1	Equipamiento PCO - Traslado telemando Línea B y SSEE	\$5.242	\$3.845	Obra en ejecución
II.1	Señales Línea B	\$16.055	\$14.580	Obra en ejecución
II.2	Señales Línea C	\$10.666	\$7.690	Obra en ejecución
II.3	Señales Línea D	\$19.667	\$10.600	Obra en ejecución
II.4	Señales Línea E	\$13.821	\$12.650	Obra en ejecución
II.5	Señales Premetro	\$399	\$399	Obra a iniciar
III.1	SSEE Plaza Italia	\$4.221	\$4.221	Obra a iniciar
III.2	SSEE Independencia	\$4.869	\$460	Obra en ejecución
III.6	Centros de Potencia Línea C	\$861	\$350	Obra en ejecución
III.7	Centros de Potencia Línea E	\$1.556	\$260	Obra en ejecución
IV.2	Renovación de vías Línea C	\$10.146	\$5.900	Obra en ejecución
IV.4	Renovación de vías Línea E	\$3.282	\$3.282	Obra a iniciar
IV.5	Renovación de vía Premetro	\$1	\$1	Obra a iniciar
VII	Sistema de ventilación	\$6.423	\$6.423	Obra a iniciar
VIII.1.1	Renovación de línea de contacto Premetro	\$127	\$127	Obra a iniciar



(7)

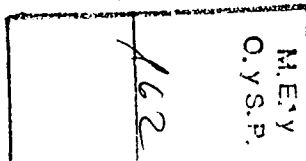
162
 M.E. Y
 O.Y.S.T.

Proyecto		Cotización	Monto pendiente de certificación al 31/12/97	Observaciones
VIII.2	Seccionadores	\$1.876	\$803	Obra en ejecución
LX	Complejo tecnológico	\$53.615	\$48.158	Obra en ejecución
X.1	Túnel acceso a taller del Complejo Tecnológico	\$13.636	\$13.636	Obra a iniciar
X.2	Túnel enlace líneas A y E	\$1.070	\$1.070	Obra a iniciar
X.3	Cierre del Loop del Premetro	\$661	\$661	Obra a iniciar
X.4	Mejoras Centro de Transbordo Pellegrini - Diagonal Norte - 9 de Julio	\$6.402	\$6.402	Obra a iniciar
X.5	Mejoras Centro de Transbordo Palermo	\$3.033	\$3.033	Obra a iniciar
X.6	Mejoras Centro de Transbordo Dorrego	\$200	\$200	Obra a iniciar
XI.1	Mejoras Centro de Transbordo Plaza Miserere	\$4.551	\$2.312	Obra en ejecución
	Coches nuevos	\$170.746	\$170.746	Obra a iniciar
	Subtotal Subterráneos		\$317.809	
1	Mejoramiento parcial de vía km 0 al 24	\$2.624	\$553	Obra en ejecución
	Renovación parcial de vía sector km 0 al km 24	\$5.540	\$5.540	Obra a iniciar
16	Grúa pórtico para elevar boggies y órganos de parque	\$66	\$66	Obra a iniciar
18	Banco de pruebas para válvulas neumáticas	\$94	\$94	Obra a iniciar
19	Construcción pasos vehiculares a distinto nivel	\$13.116	\$13.116	Obra a iniciar

+ 20%
 ACTUALIZ
 CIÓN
 I.P.M. EE.UU
 = \$380M

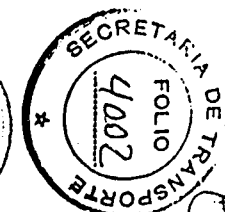
A DIC. '97



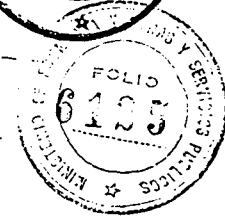


Proyecto		Cotización	Monto pendiente de certificación al 31/12/97	Observaciones
	Readecuación Taller Rubén Darío	\$2.503	\$2.503	Obra a iniciar
	Provisión e instalación de torno bajo piso Rubén Darío	\$837	\$837	Obra a iniciar
	Señalamiento de seguridad y construcción CTL	\$6.984	\$6.984	Obra a iniciar
	Subtotal F.C. Urquiza		\$29.693	
	TOTAL		\$347.502	

ANEXO I



ANEXO I



ANEXO III

Compuesto por:

- Plan Básico - Estado Nacional
- Obras Complementarias - Estado Nacional
- Ex-canon - Estado Nacional
- Inversiones a ser financiadas mediante tarifas - Resumen
- Inversiones a ser financiadas mediante tarifas - Detalle
- Inversiones a ser financiadas mediante tarifas - Origen y aplicación de fondos
- Total de Inversiones en todo concepto

M.E. y
O. y S. P.

162

ANEXO I

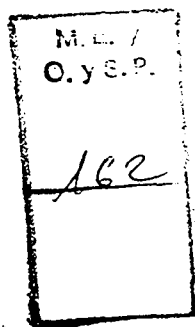


INDICE ANEXO III

Pagina

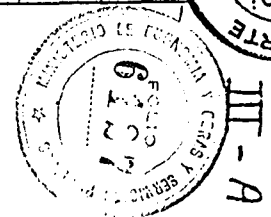
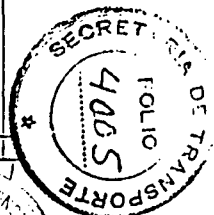
Plan Basico - Estado Nacional	III / A
Obras Complementarias - Estado Nacional	III / B
Ex Canon - Estado Nacional	III / C
Inversiones financiadas con tarifa maxima. \$0,70 - Resumen	III / D
Inversiones financiadas con tarifa maxima. \$0,75 - Resumen	III / E
Inversiones financiadas con tarifa maxima. \$0,70 - Detalle	III / F
Inversiones financiadas con tarifa maxima. \$0,75 - Detalle	III / G
Inversiones financiadas con tarifa maxima : \$ 0,70 Origen y aplicacion de fondos	III / H
Inversiones financiadas con tarifa maxima : \$ 0,75 Origen y aplicacion de fondos	III / I
Total de Inversiones en todo concepto	III / J

Q



PLAN BÁSICO SUBTE REFORMULADO (Los montos están en M\$ 18%)		CONCESION (AÑOS)															
	MONTO (M\$ 18%)	5 1998	6 1999	7 2000	8 2001	9 2002	10 2003	11 2004	12 2005	13 2006	14 2007	15 2008	16 2009	17 2010	18 2011		
PROGRAMA 1 - Modernización y Ampliación de la Flota																	
1. Adelantamiento de 80 coches	206,155		12,885	34,555	51,326	61,634	45,755										
Subtotal programa	206,155		12,885	34,555	51,326	61,634	45,755										
PROGRAMA 2 - Mejoramiento de las Instalaciones Fijas																	
1. Alimentación Eléctrica																	
Alimentación Eléctrica / Subestaciones - Subestación Plaza Italia	5,096		1,580	3,516													
Línea de Contacto - Seccionadores	970	970															
Centros de Potencia - Línea E (incluye cableado)	314	314															
Centros de Potencia - Línea C (incluye cableado)	423	423															
Línea de Contacto - Premetro	153			153													
Alimentación Eléctrica / Subestaciones - Subestación Independencia	555	555															
2. Señalamiento																	
Señalamiento - Señales Línea B	17,804	11,446	6,158														
Señalamiento - Señales Línea E	15,273	9,981	5,312														
Señalamiento - Señales Línea C	9,285	9,285															
Señalamiento - Señales Línea D / Cathedral - Monroe	12,798	12,798															
Señalamiento - Señales Premetro	482							482									
3. Comunicaciones y Control																	
Puesto Central de Operaciones - Traslado telemando Línea B y SSEE	4,642	2,747	956	930													
4. Vías																	
Renovación de Vía Férrea - Línea C	7,124	7,124															
Renovación de Vía Férrea - Línea E	3,963								3,963								
Vías Premetro	1						1										
Otras Obras - Cierre del "loop" del Premetro	798		483	315													
5. Ventilación, bombeo y otras obras																	
Sistema de ventilación	32,151		1,059	4,979	4,979	4,979	4,255	11,900									
Subtotal programa	111,632	55,622	15,558	9,893	4,979	4,979	4,255	12,382	3,963								
PROGRAMA 3 - Mejoramiento de la Accesibilidad y la Circulación																	
1. Centros de Transbordo																	
Otras Obras - Mejora centro de transb. Pellegrini-Diag. Norte-9 de Julio	7,730	1,207	1,207	5,315													
Otras Obras - Mejora centro de transbordo Palermo	3,662							3,662									
Línea A - Mejora centros de transbordo	2,791	2,791															
Otras Obras - Mejora centro de transbordo Dorrego	241							241									
Subtotal programa	14,425	3,999	1,207	5,315				3,903									
PROGRAMA 4 - Mejoras en las Instalaciones de Mantenimiento																	
1. Nuevo taller central																	
Nuevo Taller Central	29,784				1,207	1,207	9,559	17,710									
Otras Obras - Túneles de acceso al taller del NTC	16,464	604	604	3,622	1,811	9,523											
2. Ampliación y mejoramiento de los talleres de líneas																	
Remodelación de Oficina Central	1,570	956	604														
Ampliación del Taller de mantenimiento de la Línea D																	
Ampliación Taller Primera Junta	849	849															
Tomo bajo piso Cochera San Martín																	
3. Enlaces																	
Enlace de líneas A y E	1,292							1,292									
Subtotal programa	49,958	2,418	1,207	3,622	3,018	11,031	9,559	19,002									
O.K.	382,169	62,039	30,858	53,365	59,323	77,644	59,670	35,287	3,963								

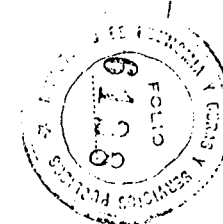
EX-1

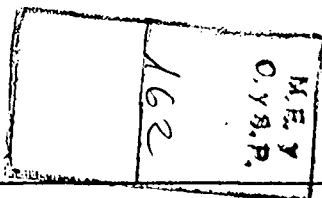


III-A

OBRAS COMPLEMENTARIAS SUBTE		MONTO	5	6	7	8	9	10	11	12	13
(Los montos incluyen IVA al 21%)		(Dic. 1997)	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
PROGRAMA 1 - Modernización y Ampliación de la Flota											
7. Señalamiento y comunicaciones a bordo											
Equipos ATP adicionales	#	5,163			2,415	2,748					
Diferencia en cantidad de bases y equipos Tierra-Tren	#	205	205								
8. Remodelación y mejoras de coches existentes											
Remodelación de 20 coches Siemens Schuckert más adecuación de 67 adicionales		4,709	528	2,415	1,766						
Remodelación de 64 coches GEE		16,587	4,588	6,319	2,726	2,953					
Remodelación 3 coches Premetro		782			782						
Ilum.de emergencia línea A		708	708								
508 ruedas para línea C		932	932								
Subtotal programa		29,086	6,961	8,734	7,690	5,701					
PROGRAMA 2 - Mejoramiento de las Instalaciones Fijas											
1. Alimentación Eléctrica											
Cableado de tracción línea C entre estaciones Retiro y Av. de Mayo		1,026	1,026								
Alumbrado emergencia en estaciones líneas C, D y E		729	729								
Puentes de interconexión en línea B		92	92								
3. Comunicaciones y control											
Anillo de fibra optica (fase telefonía y datos)		8,236			3,622	4,613					
Anillo de fibra optica (fase incorporación de public adress)		3,622						2,415	1,207		
4. Vías											
Renovación A.D.V. línea C	#	3,620	602	1,810	1,207						
Renovación de vías en zona faltante línea D		3,831			3,831						
6. Pasos a distinto nivel y obras de arte											
Interferencias en obras civiles en subterráneo		699		139	139	139	139	144			
Subtotal programa		21,855	2,450	1,949	1,346	7,592	4,752	2,558	1,207		
PROGRAMA 3 - Mejoramiento de la Accesibilidad y la Circulación											
3. Comunicación al Público											
Señalética líneas B-C-D y E		3,938	1,969	1,969							
Subtotal programa		3,938	1,969	1,969							
PROGRAMA 4 - Mejoras en las Instalaciones de Mantenimiento											
2. Ampliación y mejoramiento de los talleres de línea											
Proyecto Polvorín (alimentación, línea aérea y seccionadores)		724			724						
Subtotal programa		724			724						
O.K.		55,603	11,380	12,652	9,760	13,293	4,752	2,558	1,207		

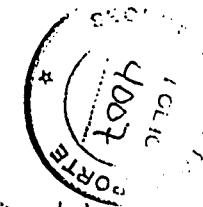
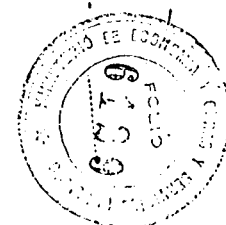
ANEXO I





NUEVAS INVERSIONES PROPUESTAS PARA SUBTE A FINANCIAR CON CANON (Los montos Incl. IVA al 21%, salvo los señalados con #, que toman como referencia al P. Básico)	MONTO (Dic. 1997)	CONC									
		5 1998	6 1999	7 2000	8 2001	9 2002	10 2003	11 2004	12 2005	13 2006	14 2007
PROGRAMA 1 - Modernización y Ampliación de la Flota											
2. Incorporación de 60 coches adicionales											
Incorporación 30 coches adicionales	77,308						20,516	20,616	36,077		
Incorporación 30 coches Nagoya adicionales	24,884		24,884								
Subtotal programa	102,192		24,884				20,516	20,616	36,077		
PROGRAMA 2 - Mejoramiento de las Instalaciones Fijas											
1. Alimentación Eléctrica											
Tableros centros de potencia línea D	121	121									
Subtotal programa	121	121									
PROGRAMA 3 - Mejoramiento de la Accesibilidad y la Circulación											
2. Mejoras en la Accesibilidad											
Programa de Mejoras en Estaciones	2,405	2,405									
Portones de acceso comandables	1,190							595	595		
Subtotal programa	3,595	2,405						595	595		
PROGRAMA 4 - Mejoras en las Instalaciones de Mantenimiento											
2. Ampliación y mejoramiento de los talleres de línea											
Adecuación del taller Premetro Manano Acosta	1,643			824	824						
Subtotal programa	1,643			824	824						
O.K.	107,557	2,527	24,884	824	824		20,516	21,211	36,672		

ANEXO I



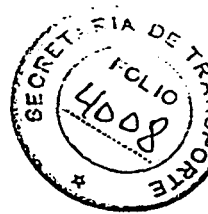
III - C

ANEXO I

PLAN DE INVERSIONES A SER FINANCIADAS POR TARIFAS
INVERSIONES ASIGNADAS - RESUMEN POR DESTINO
TARIFA MAXIMA : \$ 0,70

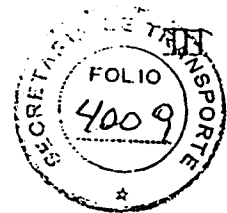


III - D



	Millones	%
- Modernización y Ampliación de la Flota	233	46%
- Mejoramiento de las instalaciones Fijas	30	6%
- Mejoramiento de la Accesibilidad y la Circulación	64	13%
- Mejoras en las instalaciones de Mantenimiento	25	5%
- Mejoras en las Condiciones de Seguridad	1	0%
- Extensión de Lineas	158	31%
TOTAL	512	100%

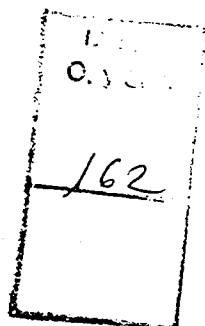
M.E. y O. y S.P.
162



ANEXO 1

PLAN DE INVERSIONES A SER FINANCIADAS POR TARIFAS
INVERSIONES ASIGNADAS - RESUMEN POR DESTINO
TARIFA MAXIMA : \$ 0,75

	Millones \$	%
- Modernización y Ampliación de la Flota	324	46%
- Mejoramiento de las instalaciones Fijas	42	6%
- Mejoramiento de la Accesibilidad y la Circulación	89	13%
- Mejoras en las instalaciones de Mantenimiento	35	5%
- Mejoras en las Condiciones de Seguridad	1	0%
- Extensión de Lineas	219	31%
TOTAL	711	100%

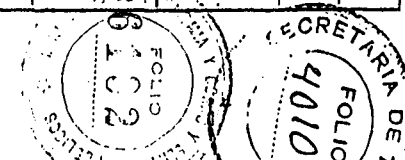


PLAN DE INVERSIONES A SER FINANCIADAS POR TARIFAS (EN MILLONES DE \$)

CON TARIFA MAXIMA : \$ 0,70

Año >>>>>	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
TOTAL																				
PROGRAMA 1 - Modernización y Ampliación de la Flota																				
4. Incorporación de 75 coches nuevos para la Línea C	116,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	17,0	23,3	28,4	28,0	21,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
5. Incorporación de 65 coches nuevos para la Línea E	100,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	7,7	24,8	24,8	24,8	18,8	0,0	0,0	0,0
6. Incorporación de 10 coches Fiat	15,8	0,0	0,0	0,0	0,0	5,0	4,3	0,0	1,8	1,4	1,5	2,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Sub Total	233,1	0,0	0,0	0,0	0,0	5,0	4,3	0,0	1,8	18,4	24,8	28,4	28,0	29,5	24,8	24,8	24,8	18,8	0,0	0,0
PROGRAMA 2 - Mejoramiento de las instalaciones Fijas																				
1. Alimentación Eléctrica																				
Anillado completo de 13,2 KV en los subterráneos	7,7	0,0	0,0	3,8	3,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Adecuación instalación baja tensión en estaciones de subte	3,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,3	1,3	0,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
2. Comunicaciones y Control		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Anillo de fibra óptica (fase Incorporación de sistema video seguridad)	1,8	0,0	0,0	0,0	1,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
3. Vías		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Renovación de vías de la Línea E	10,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	4,5	8,3	0,1	0,0	0,0	0,0
		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
4. Ventilación, bombeo, impermeabiliza. y otras obras	8,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,5	4,1	0,1	0,0	0,0	0,0
Sub Total	30,4	0,0	0,0	3,8	5,7	0,0	0,0	0,0	0,0	1,3	1,3	0,7	0,0	0,0	7,0	10,4	0,2	0,0	0,0	0,0
PROGRAMA 3 - Mejoramiento de la Accesibilidad y la Circulación																				
1. Centros de Transbordo																				
Programa de mejoras en Terminales Ferroviarias (Lacroze y Constitución)	8,4	0,0	0,0	0,8	0,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,9	4,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
2. Mejoras en la Accesibilidad		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
32 escaleras mecánicas nuevas (reemplazando viejas escaleras mecánicas)	6,6	0,0	0,0	0,0	0,0	1,8	4,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Mejoras para la circulación de discapacitados	25,1	0,3	1,8	10,4	12,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Nuevas escaleras mecánicas (reemplazando escaleras fijas)	5,4	0,0	0,7	0,7	2,0	2,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Nuevas bocas de acceso (Florida y Palermo)	1,8	0,0	0,0	0,0	0,8	0,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
4. Terminal Intermedia de Plaza Italia	17,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	5,0	7,4	4,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Sub Total	64,4	0,3	2,4	11,7	16,4	4,8	4,8	5,0	7,4	4,8	0,0	1,9	4,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
PROGRAMA 4 - Mejoras en las instalaciones de Mantenimiento																				
2. Ampliación y mejoramiento de los talleres de línea																				
Cochera y taller de mantenimiento Línea A	25,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,8	9,9	8,4	3,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Sub Total	25,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,8	9,9	8,4	3,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
PROGRAMA 5 - Mejoras en las Condiciones de Seguridad																				
2. Proyectos de seguridad operativa	0,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Sectorización y seguridad en el FM																				
Sub Total	0,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
PROGRAMA 6 - Extensión de Líneas																				
2. Extensión Línea B segunda etapa (Estaciones Echeverría y Villa Urquiza)																				
Infraestructura	50,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,7	8,3	4,6	1,7	12,2	18,9	4,9	0,0
		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
3. Extensión Línea E		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Incorporación de 20 coches nuevos	31,1	0,0	0,0	0,0	0,0	4,7	8,2	10,1	10,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Obra civil	50,4	0,0	1,1	5,0	8,2	12,2	12,2	11,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Equipamiento	25,9	0,0	0,0	0,0	0,0	4,0	4,1	6,0	11,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Sub Total	157,7	0,0	1,1	5,0	8,2	20,9	22,5	27,7	21,9	0,0	0,0	0,0	1,7	6,3	4,6	1,7	12,2	18,9	4,9	0,0
TOTAL INVERSIONES ASIGNADAS	511,6	0,3	3,5	20,6	30,3	30,8	31,6	32,7	33,7	34,5	34,6	34,8	35,6	35,8	36,5	36,9	37,2	37,5	4,9	0,0

ANEXO I



III - F

PLAN DE INVERSIONES A SER FINANCIADAS POR TARIFAS (EN MILLONES DE \$)

CON TARIFA MAXIMA : \$0,75

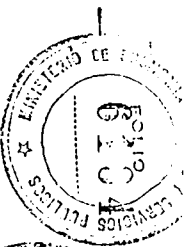
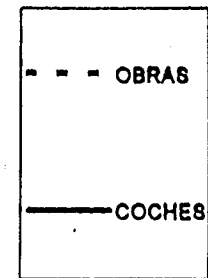
Año >>>>	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
TOTAL																				
PROGRAMA 1 - Modernización y Ampliación de la Flota																				
4. Incorporación de 75 coches nuevos para la Línea C	181,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	23,7	32,4	38,8	38,9	30,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
5. Incorporación de 65 coches nuevos para la Línea E	140,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	10,7	34,5	34,5	34,5	25,9	0,0	0,0	0,0
6. Incorporación de 10 coches Fiat	22,0	0,0	0,0	0,0	0,0	7,0	0,0	0,0	2,2	1,9	2,1	2,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Sub Total	324,0	0,0	0,0	0,0	0,0	7,0	0,0	0,0	2,2	25,6	34,8	39,4	39,3	41,0	34,8	34,8	26,3	0,0	0,0	0,0
PROGRAMA 2 - Mejoramiento de las instalaciones Fijas																				
1. Alimentación Eléctrica																				
Anillado completo de 13,2 KV en los subterráneos	10,7	0,0	0,0	5,3	5,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Adecuación instalación baja tensión en estaciones de subte	4,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,9	1,9	0,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
2. Comunicaciones y Control																				
Anillo de fibra óptica (fase incorporación de sistema video seguridad)	2,8	0,0	0,0	0,0	2,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
3. Vías																				
Renovación de vías de la Línea E	15,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
4. Ventilación, bombeo impermeabiliza, otras obras	9,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	3,5	5,7	0,1	0,0	0,0	0,0
Sub Total	42,3	0,0	0,0	5,3	7,9	0,0	0,0	0,0	0,0	1,9	1,9	0,9	0,0	0,0	9,8	14,4	0,2	0,0	0,0	0,0
PROGRAMA 3 - Mejoramiento de la Accesibilidad y la Circulación																				
1. Centros de Transbordo																				
Programa de mejoras en Terminales Ferroviarias (Lacroze y Constitución)	11,6	0,0	0,0	0,8	1,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,7	4,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
2. Mejoras en la Accesibilidad		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
32 escaleras mecánicas nuevas (reemplazando viejas escaleras mecánicas)	9,2	0,0	0,0	0,0	0,0	2,8	8,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Mejoras para la circulación de discapacitados	34,8	0,3	2,4	14,5	17,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Nuevas escaleras mecánicas (reemplazando escaleras fijas)	7,5	0,0	0,9	0,9	2,3	2,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Nuevas bocas de acceso (Florida y Palermo)	2,4	0,0	0,0	0,0	1,2	1,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
4. Terminal intermedia de Plaza Italia	23,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	7,0	10,2	8,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Sub Total	89,4	0,3	3,4	18,3	22,8	6,7	8,8	7,0	10,2	8,8	0,0	2,7	8,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
PROGRAMA 4 - Mejoras en las instalaciones de Mantenimiento																				
2. Ampliación y mejoramiento de los talleres de línea																				
Cochera y taller de mantenimiento Línea A	34,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	3,9	13,8	11,7	5,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Sub Total	34,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	3,9	13,8	11,7	5,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
PROGRAMA 5 - Mejoras en las Condiciones de Seguridad																				
2. Proyectos de seguridad operativa																				
Secciónización y seguridad en el PM	1,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Sub Total	1,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
PROGRAMA 6 - Extensión de Líneas																				
2. Extensión Línea B segunda etapa (Estaciones Ezevornia y Villa Urquiza)																				
Infraestructura	70,0												2,4	8,8	8,4	2,4	7,0	26,2	8,8	
3. Extensión Línea E																				
Incorporación de 20 coches nuevos	43,2	0,0	0,0	0,0	0,0	8,5	8,8	14,0	14,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Obras civil	70,0		1,5	7,0	11,4	17,0	17,0	18,1												
Equipamiento	36,0	0,0	0,0	0,0	0,0	5,6	5,7	9,4	18,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Sub Total	219,2	0,0	1,5	7,0	11,4	29,1	31,3	38,5	30,4	0,0	0,0	0,0	2,4	8,8	8,4	2,4	7,0	26,2	8,8	0,0
TOTAL INVERSIONES ASIGNADAS	710,9	0,3	4,9	28,6	42,1	42,8	44,0	46,5	46,8	47,9	48,1	48,4	49,3	49,8	50,7	51,3	51,7	52,1	6,8	0,0

TRANSPORTES
FOLIO 4011
COSETA

INVERSIONES A SER FINANCIADAS MEDIANTE TARIFAS



ANEXO I



INVERSIONES A SER FINANCIADAS CON TARIFAS - ORIGEN Y APLICACION DE FONDOS

TARIFA MAXIMA PARA EL USUARIO >>

0,70

TARIFA MAXIMA PARA METROVIAS >>

0,579

MILLONES DE \$

		VALOR																				
Años >>	TOTAL	PRESENTE:	1.998	1.999	2.000	2.001	2.002	2.003	2.004	2.005	2.006	2.007	2.008	2.009	2.010	2.011	2.012	2.013	2.014	2.015	2.016	2.017
1. DATOS		12%																				
Volumen de pasajeros (Millones)	5.549		227	232	240	246	252	256	264	273	279	281	284	288	291	296	300	303	306	308	310	313
Tarifa para el usuario(\$)			0,50	0,60	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70
Tarifa para Metrovias (\$)			0,50	0,579	0,579	0,579	0,579	0,579	0,579	0,579	0,579	0,579	0,579	0,579	0,579	0,579	0,579	0,579	0,579	0,579	0,579	0,579
Gastos Incorporacion coches (*)			8%	8%	8%	8%	8%	8%	8%	8%	8%	8%	8%	8%	8%	8%	8%	8%	8%	8%	8%	8%
Ingenieria, direccion y otros - obras a realizar por Metrovias (16,15%)(**)			16,2%	16,2%	16,2%	16,2%	16,2%	16,2%	16,2%	16,2%	16,2%	16,2%	16,2%	16,2%	16,2%	16,2%	16,2%	16,2%	16,2%	16,2%	16,2%	16,2%
Ingresos acumulados por tarifas			0	5	34	64	94	125	167	190	224	258	292	327	362	398	436	471	508	546	583	621
2. ORIGEN DE FONDOS																						
Incremento de tarifas	621	193	0	5	29	30	30	31	32	33	34	34	34	35	36	36	36	37	37	37	38	38
Canon (***)	70	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	18	18	18	18
TOTAL ORIGENES	691	201	0	5	29	30	30	31	32	33	34	34	34	35	36	36	36	37	54	55	55	55
3. APLICACION DE FONDOS																						
Adquisicion 150 Coches y gtos.	233	59	0	0	0	0	5	4	0	2	18	25	28	28	29	25	25	25	19	0	0	0
Incorporacion . Resp : Metrovias (*)			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Obras - Responsable : Metrovias (**)	121	54	0	2	16	22	5	5	5	10	16	10	6	6	0	7	10	0	0	0	0	0
Linea E - Obra civil : Resp : SBASE	50	28	0	1	6	8	12	12	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Linea E - Equipamientos y adquisicion	57	26	0	0	0	0	9	10	16	22	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20 coches - Resp : Metrovias			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Linea B : Extension - Infraestructuras	50	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	6	5	2	12	19	5	0	0
Responsable : SBASE																						
SUB TOTAL INVERSIONES	612	176	0	4	21	30	31	32	33	34	34	35	36	36	36	37	37	37	54	55	55	55
Canon para el GCBA	70	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	18	18	18	18
Obras a asignar / Para ley de Subt.	109	13	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-1	32	38	38
TOTAL APLICACIONES	690	198	0	5	21	30	31	32	33	34	34	35	36	36	36	36	37	37	64	65	65	65
4. FLUJO ANUAL DE CAJA (2-3)	1	3	0	0	8	-1	0	-1	-1	-1	-1	-1	0	-1	-1	-1	-1	-1	0	0	0	0

(*) Comprende: coches, Ingenieria basica, administracion contrato, supervision de fabricacion y seguros y garantias los coches

(**) Comprende: las obras, Ingenieria basica, administracion contrato, supervision y administracion de obras, perturbaciones al servicio y seguros y garantias

(***) Canon a pagar por el Concesionario al GCBA : \$ 25 millones anuales , a los que debe deducirse el 30% en concepto de aporte al ANSES . Total Neto : \$17,5 millones/año

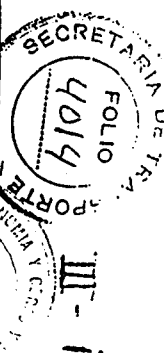


III - 1

INVERSIONES A SER FINANCIADAS CON TARIFAS -- ORIGEN Y APLICACION DE FONDOS

		MILLONES DE \$																					
		VALOR																					
Años >>	TOTAL	PRESENTE	1.998	1.999	2.000	2.001	2.002	2.003	2.004	2.005	2.006	2.007	2.008	2.009	2.010	2.011	2.012	2.013	2.014	2.015	2.016	2.017	
1. DATOS																							
		12%																					
Volumen de pasajeros (Millones)	5.649		227	232	240	246	252	268	266	273	279	281	284	288	291	296	300	303	306	308	310	313	
Tarifa para el usuario(\$)			0,50	0,60	0,70	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	
Tarifa para Metrovias (\$)			0,50	0,579	0,579	0,579	0,579	0,579	0,579	0,579	0,579	0,579	0,579	0,579	0,579	0,579	0,579	0,579	0,579	0,579	0,579	0,579	
Gastos Incorporacion coches (*)			8%	8%	8%	8%	8%	8%	8%	8%	8%	8%	8%	8%	8%	8%	8%	8%	8%	8%	8%	8%	
Ingenieria, direccion y otros - obras			16,2%	16,2%	16,2%	16,2%	16,2%	16,2%	16,2%	16,2%	16,2%	16,2%	16,2%	16,2%	16,2%	16,2%	16,2%	16,2%	16,2%	16,2%	16,2%	16,2%	
a realizar por Metrovias (16,15%)(**)																							
Ingresos acumulados por tarifas			0	5	34	76	119	163	208	255	303	351	399	448	498	549	600	652	704	757	810	863	
2. ORIGEN DE FONDOS																							
Incremento de tarifas	863	262	0	5	29	42	43	44	45	47	48	48	49	49	50	51	51	52	52	53	53	54	
Canon (***)	70	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	18	18	18	18	
TOTAL ORIGENES	933	271	0	5	29	42	43	44	45	47	48	48	49	49	50	51	51	52	70	70	71	71	
3. APLICACION DE FONDOS																							
Adquisicion 150 Coches y qtos.	324	82	0	0	0	0	7	6	0	2	26	34	39	39	41	35	35	35	29	0	0	0	
Incorporacion . Resp : Metrovias (*)			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Obras - Responsable : Metrovias (**)	168	76	0	3	22	31	7	7	7	14	22	14	9	8	0	10	14	0	0	0	0	0	
Línea E - Obra civil : Resp :SBASE	70	39	0	2	7	11	17	17	16	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Línea E - Equipamientos y adquisicion	79	37	0	0	0	0	12	14	22	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
20 coches - Resp : Metrovias																							
Línea B : Extension - Infraestructuras	70	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	9	6	2	17	25	7	0	0	
Responsable : SBASE																							
SUB TOTAL INVERSIONES	711	246	0	5	29	42	43	44	45	47	48	48	48	49	50	51	51	52	52	7	0	0	
Canon para el GCBA	70	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	18	18	18	18	
Obras a asignar / Para ley de Subt.	163	18	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	46	53	54	
TOTAL APLICACIONES	934	272	0	5	29	42	43	44	45	47	48	48	49	49	50	51	51	52	70	70	71	71	
4.FLUJO ANUAL DE CAJA (2-3)																							
	-1	-1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
(*) Comprende: coches, Ingenieria basica, administracion contrato, supervision de fabricacion y seguros y garantias los coches																							
(**) Comprende: las obras, Ingenieria basica, administracion contrato, supervision y administracion de obras, perturbaciones al servicio y seguros y garantias																							
(***) Canon a pagar por el Concesionario al GCBA : \$ 25 millones anuales , a los que debe deducirse el 30% en concepto de aporte al ANSES . Total Neto : \$17,5 millones/año																							

ANEXO



TOTAL INVERSIONES SEGUN TIPO - CONSIDERANDO TODAS LAS FUENTES DE FINANCIAMIENTO

E INGRESOS PARA EL GCBA

MILLONES \$

Valor

TOTAL

%

presente: 1998

1999

2000

2001

2002

2003

2004

2005

2006

2007

2008

2009

2010

2011

2012

2013

2014

2015

2016

2017

1. INVERSIONES

Plan Basico - Estado Nacional	382	26%	247	62	31	53	59	78	60	35	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Obras complement. - E.Nacional	55	4%	40	11	13	10	13	5	3	1													
Ex canon - Estado Nacional (**)	75	5%	41	2	17	1	1	0	14	15	26	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Tarifas - Coches y obras	711	47%	245	0	5	29	42	43	44	45	47	48	48	48	49	50	51	51	52	52	7	0	0
Tarifas - Obras a asignar	153	10%	18	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	46	53	54	
Línea A	121	8%	85	0	20	65	37	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Total Inversiones

1498 100% 676 75 85 157 152 125 121 97 76 48 48 49 49 50 51 51 52 52 53 53 54

Total Inversiones acumuladas

75 161 318 470 595 716 813 889 937 985 1034 1083 1133 1183 1235 1286 1339 1391 1444 1498

2. INGRESOS PARA EL GCBA

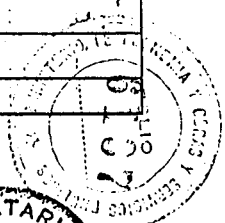
Canon (**)

70 53 18 18 18 18

(*) Valor Presente : 12% de tasa anual .

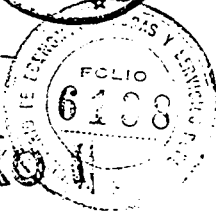
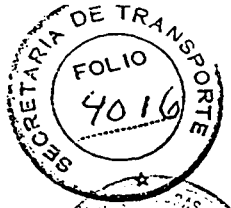
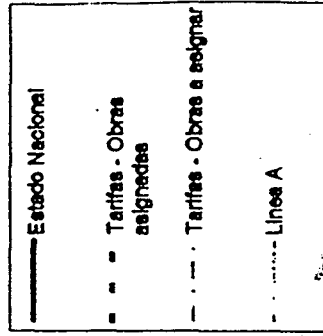
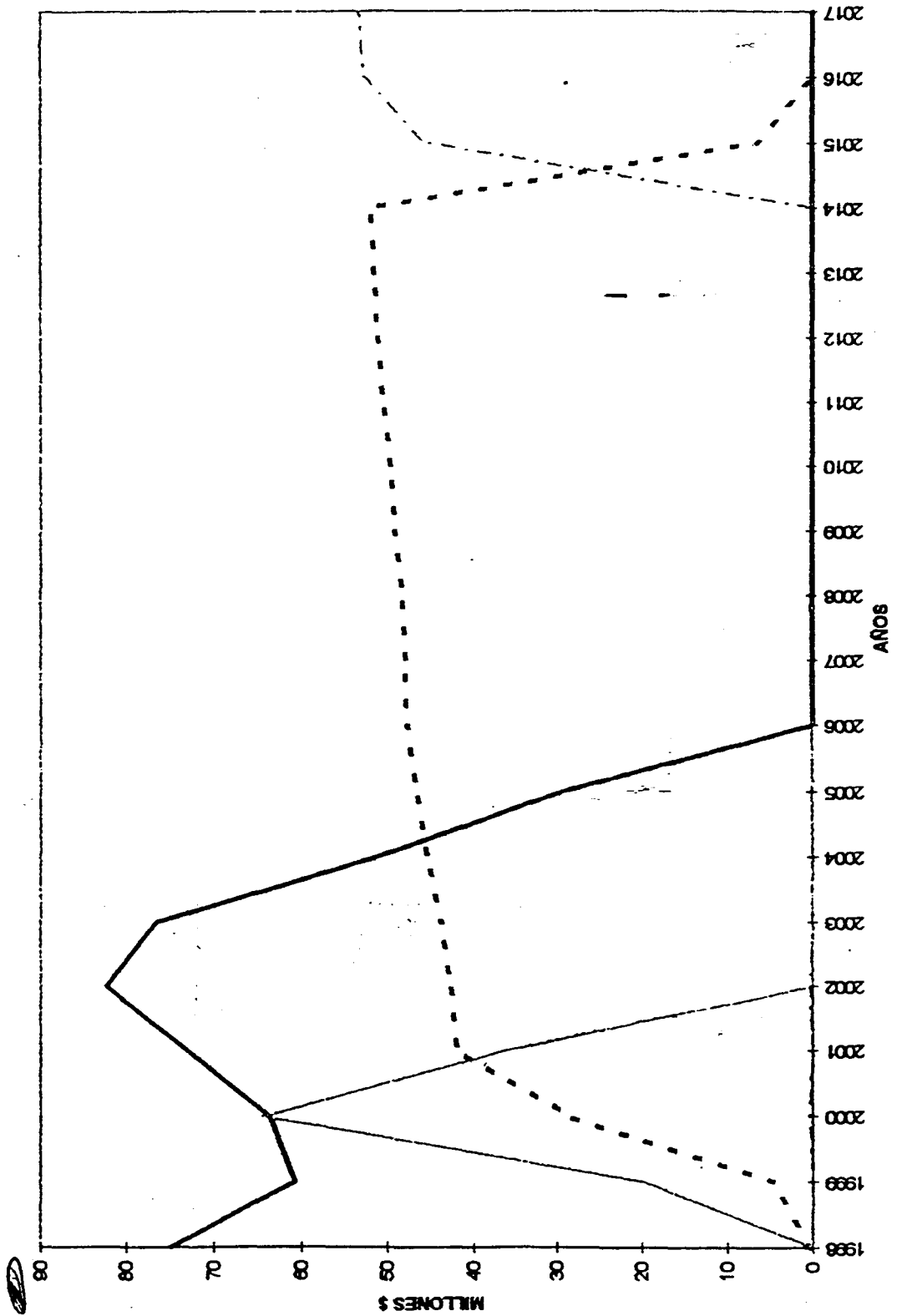
(**) Importes netos de gravámenes (ANSES)

ANEXO I



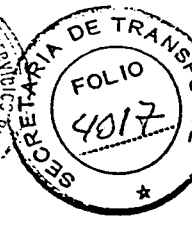
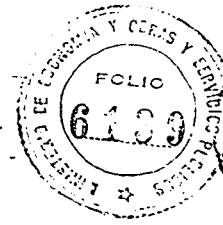
III - J

TOTAL INVERSIONES SEGUN TIPO



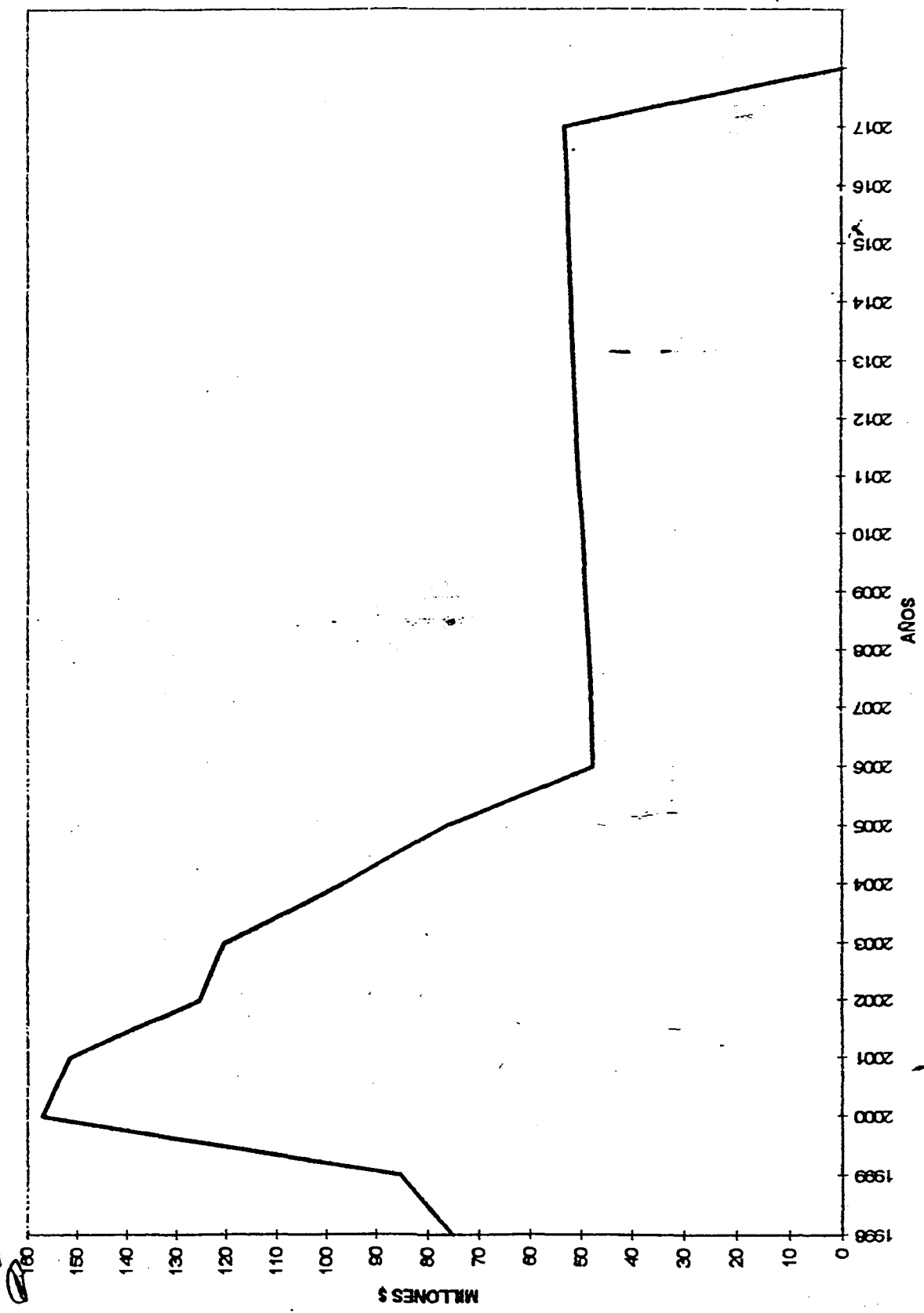
ANEXO I

162
C.Y.S.P.



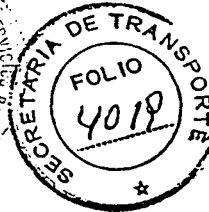
ANEXO I

INVERSIONES TOTALES, INCLUYENDO TODAS LAS FUENTES DE FINANCIAMIENTO



M.E. y
O. y S.P.
162

ANEXO I

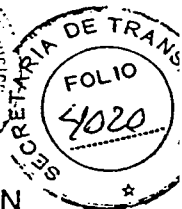
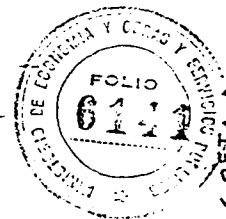


**FACULTADES QUE DEBEN ASIGNARSE A SBASE
COMO AUTORIDAD DE APLICACION RESPECTO DE
LOS SERVICIOS DE SUBTERRANEOS -PREMETRO**

1. Aplicar y hacer cumplir el contrato de concesión
2. Fiscalizar y controlar las actividades de la empresa concesionaria
3. Proponer la fijación de las tarifas, su modificación y reconocer el derecho a aumentar la tarifa
4. Aprobar los servicios a prestar por el concesionario
5. Controlar el cumplimiento de las condiciones impuestas al concesionario para la prestación del servicio, su comercialización y el cumplimiento del programa de inversiones, mantenimiento de infraestructura y equipamiento
6. Certificar el avance de las obras y hacer la recepción provisoria, interviniendo en la baja de bienes generadas por las mismas
7. Fiscalizar las obligaciones de vigilancia y conservación de bienes de la concesión
8. Requerir información y realizar inspecciones y auditorías
9. Aplicar penalidades
10. Canalizar el trámite de las controversias que se susciten
11. Tramitar y resolver las quejas del público usuario
12. Prestar conformidad a los pagos de los subsidios
13. Verificar la garantía de cumplimiento del contrato y vigencias de pólizas de seguro
14. Controlar normas de seguridad del servicio prestado
15. Requerir al concesionario el acceso a los documentos e información de la concesión
16. Fiscalizar y controlar todo otro aspecto contemplado en el contrato de concesión y en la normativa legal y reglamentaria que fuere de aplicación

Min. E. y C. y S. P.
162

ANEXO I



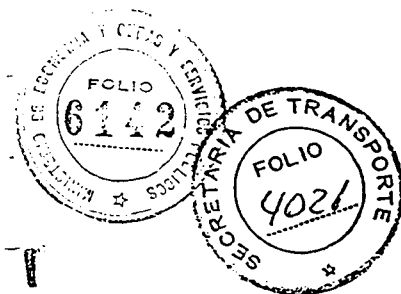
FACULTADES DE CONTROL DE LA AUTORIDAD DE APLICACION DENTRO DEL CONTRATO DE CONCECION SERVICIOS SBASE

Como principio general, tanto del contrato de concesión como de los pliegos del llamado a licitación, surge clara la función de fiscalización y control que la AUTORIDAD DE APLICACIÓN (AA) tiene expresamente asignada, como forma de verificar el cumplimiento de las obligaciones asumidas por el concesionario en el contrato quien, en todo momento, debe solicitar permisos, autorizaciones y suministrar información a la AA respecto de las tareas que desarrolla, los planes que programa y las acciones que tomará, como asimismo el resultado obtenido en cada caso.

Sin perjuicio de las disposiciones que en cada caso se indican, respecto de las funciones y competencias de la AA, el ARTICULO 14 del contrato de concesión regla las funciones relativas al CONTROL Y LA FISCALIZACION, que pueden sintetizarse en lo siguiente:

1. La AUTORIDAD DE APLICACION o el organismo en quien delegue tal cometido, fiscalizará el cumplimiento del contrato de concesión, mediante el control de las actividades del concesionario en cumplimiento del contrato, implementando un sistema adecuado que evite producir perturbaciones en la gestión del concesionario.
2. Los controles, cuyo costo estará a cargo de la AA, serán ejercidos en forma sistemática o circunstancial, según convenga a la naturaleza de las obligaciones a fiscalizar.
3. El concesionario deberá mantener los sistemas de información que permitan a la AA medir el desempeño y cumplimiento de las obligaciones a su cargo. Esos sistemas estarán siempre disponibles para su consulta por la AA.
4. El concesionario trimestralmente deberá poner a disposición de la AA sendas planillas de "fluir de fondos" y de "estado de tesorería" a fin de exhibir la aplicación de los recursos del subsidio. Asimismo deberá presentar cada tres meses la información contable según planilla Anexo XXVIII/3.
5. La AA tendrá acceso a la contabilidad del concesionario en las oportunidades que ella lo estime necesario.
6. El concesionario deberá producir información periódica para mantener las series históricas de información.
7. El concesionario está obligado a permitir el acceso y el ejercicio de las facultades de la AA.
8. Las facultades de la AA son independientes de las que correspondieren naturalmente a otros organismos competentes.

M. E. y O. y S. P.
162



ANEXO I

GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

NOTA N° 4458-SPyS-98.

Buenos Aires, 1° de julio de 1998.

MOTIVO: S/ transferencia al GCBA del Contrato de Concesión de SBASE.

Señor
Presidente de la
Legislatura de la Ciudad de Buenos Aires.
Dr. Enrique Olivera.
S. / D.

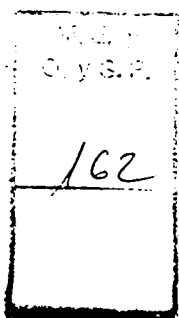
Adjunto a esta le remito información sustantiva relacionada con los resultados de reuniones habidas con técnicos de la Secretaría de Transporte de la Nación sobre el tema de la referencia.

Consideramos que la misma debiera ser difundida entre las comisiones de esa Legislatura que tienen competencia en esta cuestión.

Además, se está requiriendo un Informe de Evaluación Técnica por parte de Subterráneos de Buenos Aires S.E., cuyos técnicos también han participado de las reuniones citadas.

Tan pronto como dicho informe se encuentre en nuestro poder, lo haremos llegar a ese cuerpo con el mismo fin que los adjuntos.

Atentamente,

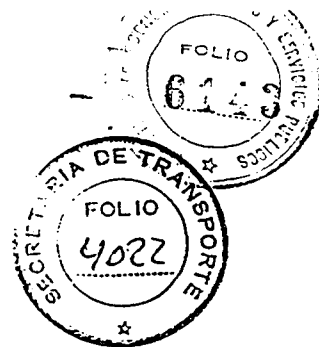


ING. NICOLAS V. GALLO
SECRETARIO DE PRODUCCION Y SERVICIOS
GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES



SUBTERRANEOS
de Buenos Aires
S.E.

ANEXO I



BUENOS AIRES, 13 AGO 1998

SEÑOR SECRETARIO DE
PRODUCCION Y SERVICIOS
GOBIERNO DE LA CIUDAD
DE BUENOS AIRES.

ING. NICOLAS V. GALLO

S. _____ / _____ D. :

00354

De nuestra consideración :

Tenemos el agrado de dirigimos a Usted en una primer respuesta en el marco de lo considerado en vuestra NOTA N° 4457 - SPyS - 98 por la que se nos solicitó un informe técnico de esa documentación.

Como es de vuestro conocimiento, esta SOCIEDAD al no haber ejercido funciones de Autoridad de Aplicación del contrato de concesión, ha debido hacer frente a una falta de antecedentes concretos sobre el desarrollo del referido contrato, debiéndose recurrir a la información obrante en los distintos sectores de la empresa, quienes elaboraron sendos informes que se han constituido en la base del análisis encomendado.

Partiendo de la información dada por esa Secretaría y la que fue posible reunir en la forma indicada, se procedió a comenzar el análisis por parte de los técnicos de esta empresa, quienes continúan dicha tarea en todo lo relativo a los diferentes aspectos que la encomienda abarca.

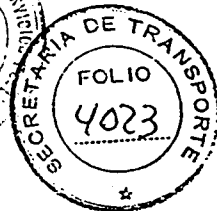
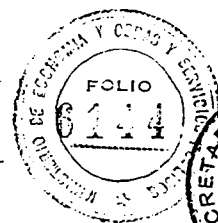
En tal sentido, se adjunta a la presente copia del informe elaborado con relación a la viabilidad técnica de las obras del plan inversiones propuesto por el Gobierno Nacional.

Dicho informe comprende :

1. Evaluación de los índices de calidad del servicio,
2. Plan Básico reformulado,
3. Plan de Obras complementarias,
4. Plan de Obras por reinversión de canon,
5. Plan de obras a atender con tarifa.



SUBTERRANEOS
de Buenos Aires
S.E.



ANEXO I

Asimismo se adjunta también como anticipo, el análisis elaborado por la COMISION FISCALIZADORA referente a distintas propuestas a incorporar y antecedentes vinculados al tema que nos ocupa.

Finalmente, debemos indicar que se continúa con los análisis referentes al volumen de tráfico de pasajeros, incidencias económicas financieras y consecuencias jurídicas del alcance de la propuesta.

Saludamos a Usted muy atentamente.

[Handwritten signatures and initials]
Alejandro W. Lander
Gloria
Gloria
Gloria

[Handwritten signature]

162

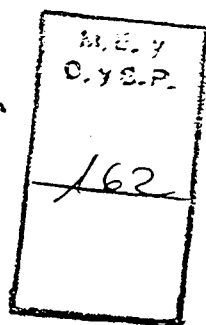


ANEXO I

SUBTERRANEOS DE BUENOS AIRES



INFORME TECNICO SOBRE EL PLAN DE INVERSIONES PROPUESTO POR EL GOBIERNO NACIONAL



Buenos Aires, 6 de agosto de 1998



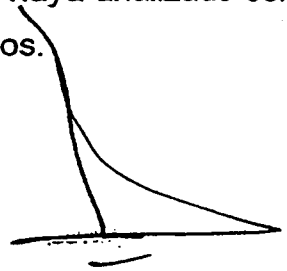
**SEÑORES:
DIRECTORIO DE S.B.A.S.E.**

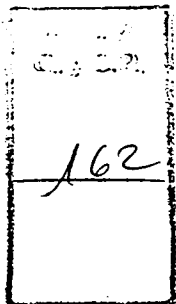
ANEXO I

REF.: CONTRATO DE CONCESIÓN

Se eleva a su consideración un informe preparado por una Comisión Técnica de S.B.A.S.E.

Este informe comprende: **EVALUACIÓN DE LOS ÍNDICES DE CALIDAD DEL SERVICIO, PLAN BÁSICO REFORMULADO DE INVERSIONES, PLAN DE OBRAS COMPLEMENTARIAS, PLAN DE OBRAS POR CANON y PLAN DE OBRAS A ATENDER CON TARIFA.** Luego de que el Directorio de S.B.A.S.E. lo haya analizado será elevado a consideración del Señor Secretario de Producción y Servicios.


Sr. ALBERTO MORENO HUEYO
Director Titular
Subterráneos de Buenos Aires S.E.



Buenos Aires, 6 de agosto de 1998



Señor Director Titular de S.B.A.S.E.
Alberto Moreno Hueyo

ANEXO I

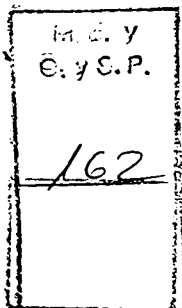
REF.: CONTRATO DE CONCESIÓN

De acuerdo a lo oportunamente solicitado por Ud. se presenta el informe adjunto.
Este informe comprende un análisis técnico sobre los siguientes puntos:

- A) EVALUACIÓN DE LOS ÍNDICES DE CALIDAD DEL SERVICIO.
- B) PLAN BÁSICO REFORMULADO DE INVERSIONES.
- C) PLAN DE OBRAS COMPLEMENTARIAS.
- D) PLAN DE OBRAS POR CANON.
- E) PLAN DE OBRAS A ATENDER CON TARIFA.

En la elaboración de este informe han participado en distintas etapas los Ingenieros Eduardo Durrieu, Horacio Palmero, Roberto Zaccagnini, el Señor Carlos Cabrera y el suscripto.

Ing DAVID LUIS AMADEO
MATERIAL RODANTE
S.B.A.S.E



Buenos Aires, 4 de agosto de 1998



Señor Director Titular de S.B.A.S.E.
Alberto Moreno Hueyo

ANEXO I

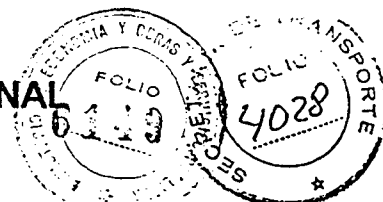
Se ha procedido al análisis del ANEXO que muestra los "Niveles de los Indicadores de Calidad alcanzados por el Concesionario para el ajuste de la Tarifa según valores aprobados por la Autoridad de Control". Este análisis se ha concentrado en algunos meses del año '97 y en los cinco primeros meses del año '98. La conclusión es que los valores allí mostrados son correctos. Por lo tanto se ratifica que el Concesionario ha alcanzado y superado en su nivel de calidad del servicio las metas establecidas para los años 4 a 20 de la concesión.

La metodología de cálculo ha sido la establecida en el Contrato de Concesión. No obstante se recomienda que a través de una adenda se ordenen con toda claridad la metodología de cálculo de los diferentes índices para que no exista error de interpretación.

Ing. DAVID LUIS AMADEO
MATERIAL RODANTE
S.B.A.S.E.

M.E. y O. y S.P.
162

PROPUESTA DEL GOBIERNO NACIONAL



DESCRIPCION	MONTO ORIGINAL DEL CONTRATO (año 1992)	MONTO QUE RESTA EJECUTAR A PARTIR DE 1998	MONTO QUE RESTA EJECUTAR A PARTIR DE 1999
PLAN BASICO REFORMULADO	\$399.276.000	\$318.526.000	\$267.143.000

ANEXO I

DESCRIPCION		MONTO	OBRAS QUE SEGUN SBASE DEBEN SER AFRONTADAS POR EL CONCESIONARIO CON RECURSOS DE LA EXPLOTACION	BALANCE
PLAN BASICO REFORMULADO		\$267.143.000 (1)		\$267.143.000
PLAN DE OBRAS COMPLEMENTARIAS		\$46.053.000 (2)	\$33.395.000 (3)	\$12.658.000
PLAN DE NUEVAS INVERSIONES PROPUESTAS POR REINVERSION DE CANON		\$101.362.000 (4)	\$3.596.000 (5)	\$97.766.000
PLAN DE NUEVAS INVERSIONES	OBRAS A REALIZAR POR EL CONCESIONARIO	\$373.886.000 (6)	\$28.880.000 (7)	\$345.006.000
PROPUESTAS CON CARGO A LA TARIFA	OBRAS A SER EJECUTADAS POR SBASE	\$497.800.000		\$497.800.000
MONTO TOTAL		\$1.286.244.000	\$65.871.000	\$1.220.373.000

RESUMEN FINAL

DESCRIPCION	MONTO
MONTO DE LAS OBRAS A SER EJECUTADAS POR EL COCESIONARIO	\$759.564.000
MONTO DE LAS OBRAS A SER EJECUTADAS POR SBASE	\$526.680.000 (8)
MONTO TOTAL	\$1.286.244.000

(1) .- Ver planilla 1

(2) .- Ver planilla 2

(3) .- Ver planilla 3 El Gobierno nacional deberá proponer nuevas obras en reemplazo de las que según esta comisión deben ser afrontadas por el concesionario con recursos de la explotación

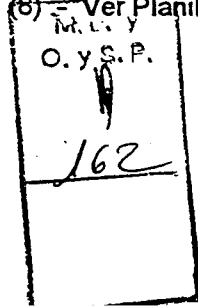
(4) .- Ver planilla 4

(5) .- Ver planilla 5 El Gobierno nacional deberá proponer nuevas obras en reemplazo de las que según esta comisión deben ser afrontadas por el concesionario con recursos de la explotación

(6) .- Ver planilla 6

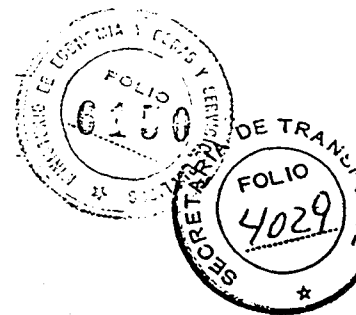
(7) .- Ver planilla 7 Este monto será destinado a obras a ser ejecutadas por SBASE

(8) .- Ver Planilla 8 El monto surge de sumar el monto correspondiente a las obras a ser ejecutadas por SBASE con fondos a cargo de la tarifa (\$497.800.000) + el monto de \$ 28.880.000



ANEXO I

PLANILLA N° 1

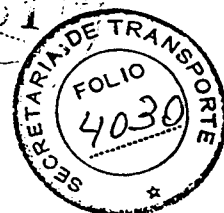
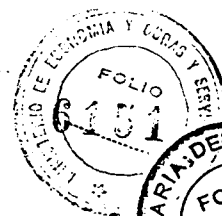


OBRAS A SER FINANCIADAS POR EL GOBIERNO NACIONAL PLAN BASICO REFORMULADO OBRAS A SER EJECUTADAS A PARTIR DEL AÑO 1999

DESCRIPCION DE LA OBRA		MONTO (abril 1992)
PROGRAMA 1 Modernización y Ampliación de la flota		
Adelantamiento de la provision de 80 coches		\$170.746.000
Subtotal Programa		\$170.746.000
PROGRAMA 2 Mejoramiento de las instalaciones fijas		
1.- Alimentación eléctrica		
Alimentación eléctrica/subestaciones Subestación Plaza Italia		\$4.221.000
Línea de Contacto Premetro		\$127.000
2.- Señalamiento		
Señales Línea B		\$5.252.000
Señales Línea E		\$4.400.000
Señales Premetro		\$399.000
3.- Comunicación y control		
Puesto central de Operaciones Traslado telemando línea "B"		\$1.570.000
4.- Vías		
Renov. Línea férrea- Línea "E"		\$3.282.000
Vías Premetro		\$1.000
Cierre del loop del Premetro		\$661.000,00
5.- Ventilación bombeo y otras obras		
Sistema de Ventilación		\$19.784.000,00
Subtotal Programa		\$39.697.000,00
PROGRAMA 3 Mejoramiento de la ACCESIBILIDAD		
1.- Centros de transbordo		
Otras Obras - Mejoras centro de transbordo Pellegrini- Diagonal Norte - 9 de Julio		\$5.402.000,00
Obras - Mejora centros de transbordo		\$3.033.000,00
Otras Obras - Mejora Centro de transbordo Dorrego		\$200.000,00
Adecuación operativa de terminales, estaciones y accesos (proyecto de ingeniería).		\$1.846.000,00
Subtotal Programa		\$10.481.000,00
PROGRAMA 4 Mejoras en las instalaciones de Mantenimiento		
1.- Nuevo Taller Central		
Nuevo Taller Central		\$31.513.000,00
Otras Obras -Túnel de acceso al nuevo Taller Central		\$13.136.000,00
2.- Ampliación y mejoramiento de los Talleres de línea		
Remodelación de Oficina Central		\$500.000,00
3.- Enlaces		
Enlaces línea A y E		\$1.070.000,00
Subtotal Programa		\$46.219.000,00
MONTO TOTAL DE LAS OBRAS A REALIZAR A PARTIR DEL AÑO 1999		\$267.143.000,00

C. P.

162



ANEXO I

PLANILLA N° 2

OBRAS A SER FINANCIADAS POR EL GOBIERNO NACIONAL PLAN DE OBRAS COMPLEMENTARIAS PROPUESTO

DESCRIPCION DE LA OBRA		MONTO (abril 1992)
PROGRAMA 1	Modernización y Ampliación de la flota	
	7. Señalamiento y comunicación a bordo	
	Equipos ATP adicionales	\$4.276.000
	Diferencia en cantidades de bases y equipos Tierra-Tren	\$109.000
	8.- Remodelación y mejoras de coches existentes	
	Remodelación de 20 coches SIEMENS SCHUCKERT mas adecuaciónde 67 adicionales	\$3.900.000
	Remodelación de 64 coches G.E.E	\$13.738.000
	Remodelación de 3 coches Premetro	\$648.000
	Iluminación de emergencia línea "A"	\$586.000
	508 Ruedas para la línea "c"	\$772.000
	SUBTOTAL Programa	\$24.029.000
PROGRAMA 2	Mejoramiento de las Instalaciones Fijas	
	1.- Alimentación eléctrica	
	Cableado de tracción línea "c" entre estaciones Retiro y Av. de Mayo	\$850.000
	Alumbrado de emergencia en estaciones líneas "C", "D" Y "E"	\$604.000
	Puentes de interconexión en línea "B"	\$76.000
	3.- Comunicación y Control	
	Anillo de fibra óptica (fase telefonía y datos)	\$5.557.000
	Anillo de fibra óptica (fase incorporación de publica adress)	\$3.000.000
	4.- Vías	
	Renovación de A.D.V. Línea "C"	\$2.643.000
	Renovación de vías faltantes línea "D"	\$2.447.000
	6.- Pasos a nivel y obras de arte	
	Interferencia en obras civiles en subterráneo	\$2.985.000
	SUBTOTAL Programa	\$18.162.000
PROGRAMA 3	Mejoramiento de la Accesibilidad y la Circulación	
	2.- Comunicación al público	
	Señalética líneas "B", "C", "D" y "E"	\$3.262.000
	SUBTOTAL Programa	\$3.262.000
PROGRAMA 4	Mejoras en las Instalaciones de Mantenimiento	
	2.- Ampliación y mejoramiento de los Talleres de línea	
	Proyecto Polvorín (alimentación, línea aérea y seccionadores)	\$600.000
	SUBTOTAL Programa	\$600.000
MONTO TOTAL DE LAS OBRAS A REALIZAR A PARTIR DEL AÑO 1998		\$46.053.000,00

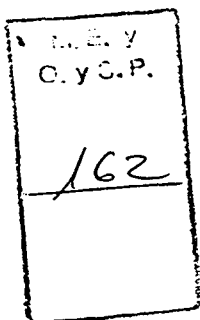
162

ANEXO I

PLANILLA N° 3

EN EL SIGUIENTE CUADRO SE DESCRIBEN LAS OBRAS QUE SEGÚN ESTA COMISION DEBEN SER AFRONTADAS POR EL CONCESIONARIO CON RECURSOS PROVENIENTES DE LA EXPLOTACION

DESCRIPCION DE LA OBRA		MONTO (abril 1992)
PROGRAMA 1	Modernización y Ampliación de la flota	
	8.- Remodelación y mejoras de coches existentes	
	Remodelación de 20 coches SIEMENS SCHUCKERT mas adecuaciónde 67 adicionales	\$3.900.000
	Remodelación de 64 coches G.E.E	\$13.738.000
	Remodelación de 3 coches Premetro	\$648.000
	508 Ruedas para la línea "c"	\$772.000
	SUBTOTAL Programa	\$19.058.000
PROGRAMA 2	Mejoramiento de las Instalaciones Fijas	
	3.- Comunicación y Control	
	Anillo de fibra óptica (fase incorporación de publica adress)	\$3.000.000
	4.- Vías	
	Renovación de A.D.V. Línea "C"	\$2.643.000
	Renovación de vías faltantes línea "D"	\$2.447.000
	6.- Pasos a nivel y obras de arte	
	Interferencia en obras civiles en subterráneo	\$2.985.000
	SUBTOTAL Programa	\$11.075.000
PROGRAMA 3	Mejoramiento de la Accesibilidad y la Circulación	
	2.- Comunicación al público	
	Señalética líneas "B", "C", "D" y "E"	\$3.262.000
	SUBTOTAL Programa	\$3.262.000
MONTO TOTAL DE LAS OBRAS A REALIZAR A PARTIR DEL AÑO 1998		\$33.395.000,00



ANEXO I

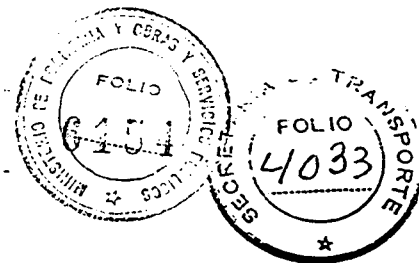
PLANILLA N° 4

OBRAS A SER FINANCIADAS POR CANON

DESCRIPCION DE LA OBRA		MONTO (Dic-97)
PROGRAMA 1	Modernización y Ampliación de la flota	
	2. Incorporación de 60 coches adicionales	
	Incorporación de 30 coches adicionales	\$60.000.000
	Incorporación de 30 coches Nagoya adicionales	\$24.884.000
	Subtotal Programa	\$84.884.000
PROGRAMA 2	Mejoramiento de las Instalaciones Fijas	
	1. Alimentación eléctrica	
	Tableros centros de potencia línea "D"	\$121.000
	Subtotal Programa	\$121.000
PROGRAMA 3	Mejoramiento de la Accesibilidad y la Circulación	
	2.- Mejoras en la Accesibilidad	
	Programa de mejoras en estaciones	\$2.406.000
	Portones de acceso comandables	\$1.190.000
	Nuevas escaleras mecánicas (reemplazando escaleras fijas)	\$11.736.000
	Subtotal Programa	\$15.332.000
PROGRAMA 4	Mejoras en las instalaciones de mantenimiento	
	2. Ampliación del Taller Premetro Mariano Acosta	\$1.025.000
	Subtotal Programa	\$1.025.000
MONTO TOTAL DE LAS OBRAS A REALIZAR A PARTIR DEL AÑO 1998		\$101.362.000,00

M.E. y
O. y S.P.

162



ANEXO I

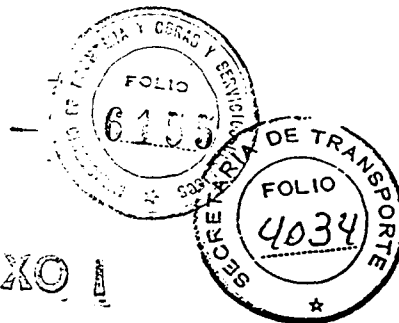
PLANILLA N° 5

EN EL SIGUIENTE CUADRO SE DESCRIBEN LAS OBRAS QUE SEGÚN ESTA COMISION
DEBEN SER AFRONTADAS POR EL CONCESIONARIO CON RECURSOS PROVENIENTES
DE LA EXPLOTACION

DESCRIPCION DE LA OBRA		MONTO (Dic 97)
PROGRAMA 3	Mejoramiento de la Accesibilidad y la Circulación	
	2.- Mejoras en la Accesibilidad	
	Programa de mejoras en estaciones Portones de acceso comandables	\$2.406.000 \$1.190.000
MONTO TOTAL DE LAS OBRAS A REALIZAR A PARTIR DEL AÑO 1998		\$3.596.000,00

Q

M.E. y O. y S.P.
162

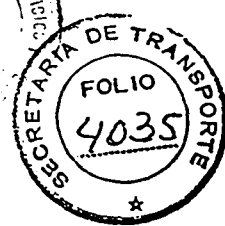


PLANILLA N° 6

PLAN DE NUEVAS INVERSIONES PROPUESTAS CON CARGO A LA TARIFA

DESCRIPCION DE LA OBRA		MONTO (Dic 1997)
PROGRAMA 1	Modernización y Ampliación de la flota	
	4.- Incorporación de 75 coches nuevos para la línea "C"	\$150.000.00
	5.- Incorporación de 5 coches para la línea "E"	\$10.000.00
	6.- Incorporación de 10 coches nuevos	\$20.000.00
	SUBTOTAL Programa	\$180.000.00
PROGRAMA 2	Mejoramiento de las instalaciones fijas	
	1.- Alimentación eléctrica	
	Anillado completo de 13,2 Kv. En los subterráneos	\$9.243.00
	Adecuación instalación baja tensión en estaciones de subte	\$4.000.00
	2.- Señalamiento	
	Adecuación del señalamiento en líneas "C" y "D" para operación automática de trenes (ATO)	\$20.200.00
	3.- Comunicación y control	
	Anillo de fibra optica (fase incorporación de sistema de video de seguridad)	\$2.200.00
	4.- Vías	
	Renovación de vías de la línea "E"	\$13.000.00
	5.- Ventilación bombeo y otras obras	
	Impermeabilización de estaciones	\$8.000.00
	Subtotal Programa	\$56.643.000,00
PROGRAMA 3	Mejoramiento de la ACCESIBILIDAD	
	1.- Centros de transbordo	
	Programa de mejoras en Grandes Terminales Ferroviarias (Lacroze y Constitución)	\$10.101.000,00
	Adecuación operativa de terminales, estaciones y accesos	\$20.200.000,00
	2.- Mejoras en la accesibilidad	
	32 escaleras mecánicas nuevas (reemplazando viejas escaleras mecánicas)	\$7.880.000,00
	Mejoras para la circulación de discapacitado	\$30.000.000,00
	Nuevas escaleras mecánicas (reemplazando escaleras fijas)	\$6.478.000,00
	Nuevas bocas de acceso (Florida y Palermo)	\$2.165.000,00
	4.- Terminal Intermedia Plaza Italia	
	Redacuación de la estación Plaza Italia como terminalu otras obras de Infraestructura	\$20.578.000,00
	Línea "D"	\$20.578.000,00
	Subtotal Programa	\$97.402.000,00
PROGRAMA 4	Mejoras en las instalaciones de Mantenimiento	
	2.- Ampliación y mejoramiento de los talleres de línea	
	Cochera y taller de mantenimiento línea "A"	\$30.000.000,00
	Subtotal Programa	\$30.000.000,00
PROGRAMA 5	Mejoras en las condiciones de seguridad	
	2.- Proyecto de seguridad operativa	
	Sectorización y seguridad en el PM	\$841.000,00
	Subtotal Programa	\$841.000,00
PROGRAMA 6	Extensión de Líneas	
	2.- Cochera línea "D" segunda etapa	\$9.000.000,00
	Subtotal Programa	\$9.000.000,00
MONTO TOTAL DE LAS OBRAS A REALIZAR A PARTIR DEL AÑO 1998		\$373.886.000,00

1

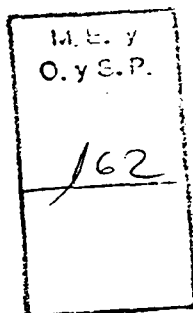


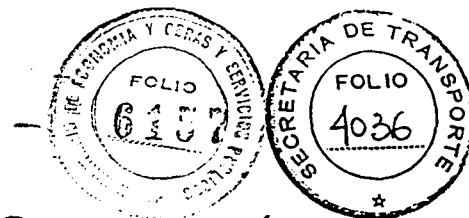
ANEXO 1

PLANILLA N° 7

OBRAS QUE SEGÚN ESTA COMISION DEBEN SER SOLVENTADAS POR EL
CONCESIONARIO CON RECURSOS PROVENIENTES DE LA EXPLOTACION

DESCRIPCION DE LA OBRA		MONTO (Dic. 1997)
PROGRAMA 2	4.- Vías	
	Renovación de vías de la línea "E"	\$13.000.000
	5.- Ventilación bombeo y otras obras Impermeabilización de estaciones	\$8.000.000
	Subtotal Programa	\$21.000.000
PROGRAMA 3	Mejoramiento de la ACCESIBILIDAD	
	2.- Mejoras en la accesibilidad 32 escaleras mecánicas nuevas (reemplazando viejas escaleras mecánicas)	\$7.880.000
	Subtotal Programa	\$7.880.000
MONTO TOTAL DE LAS OBRAS A REALIZAR A PARTIR DEL AÑO 1998		\$28.880.000,

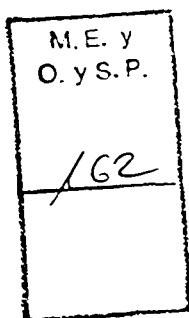




PLANILLA N° 8 ANEXO I

PLAN DE NUEVAS INVERSIONES CON CARGO A LA TARIFA A SER EJECUTADAS POR SBASE

DESCRIPCION DE LA OBRA		MONTO (Dic 1997)
PROGRAMA 6	Extensión de Líneas	
	1).- Extensión línea "E"	\$90.000.000
	2).- Extensión Línea "B"	\$100.000.000
	3).- Extensión Línea "D"	\$120.000.000
	4).- Extensión Línea "A"	\$90.000.000
	5).- Importe Ley de Subtes	\$92.000.000
	6).- Otras Obras a asignar	\$34.680.000
MONTO TOTAL DE LAS OBRAS A REALIZAR		\$526.680.000,00





SBASE

MEMORANDUM

A: Ing. Alejandro Nazar Anchorena

FECHA: 6/08/98

REVISION: PRELIMINAR

PAGINA: 1 de 33

ANEXO 1



1.- TEMAS SOBRESALIENTES

Los temas Técnicos se han abordado en los capítulos siguientes:

1.1.- REQUERIMIENTOS DE INGENIERIA : ESPECIFICACIONES TECNICAS

En este capítulo se aborda el enfoque global de la "ingeniería" de los coches, instalaciones, equipos o componentes que se trate, es decir se especifican los requisitos que debe cumplir tanto el producto final como los componentes y "procesos especiales" (susceptibles de dejar vicios ocultos), haciendo énfasis casi exclusivamente al material rodante.

1.2.- OBSERVACIONES TÉCNICAS A LAS DESCRIPCIONES PRESENTADAS

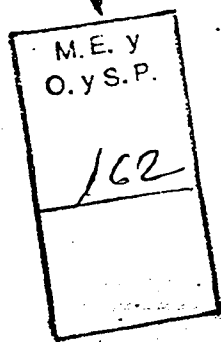
Se presentaron los Planes de inversiones que se describen a continuación, (adjuntándose fotocopia de los mismos en el Anexo I):

- A).-PLAN BASICO REFORMULADO
- B).-PLAN DE OBRAS COMPLEMENTARIAS
- C).-PLAN DE NUEVAS INVERSIONES PROPUESTAS POR REINVERSION DEL CANON
- D).-PLAN DE NUEVAS INVERSIONES PROPUESTAS CON CARGO A LA TARIFA

En este punto se detallan observaciones realizadas a las propuestas presentada.

1.3.- VERIFICACIÓN DE LAS COMPRAS

En este capítulo se explicitan los requerimientos de verificación de la "calidad", es decir que medidas se debería requerir a los proveedores para que SBASE pueda demostrar a su cliente, el ciudadano de Bs. As. representado por los nuevos legisladores que los coches, instalaciones, equipos o componentes de que se trate "conforman" las Especificaciones Técnicas respectivas a que se refieren los puntos 1.1 y 1.2





SBASE

MEMORANDUM

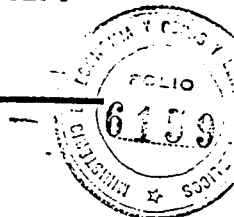
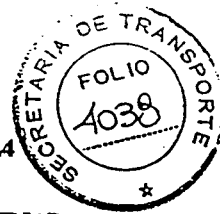
A: Ing. Alejandro Nazar Anchorena

MEM-XL4

FECHA: 6//08/98

REVISION: PRELIMINAR 1

PAGINA: 2 de 33



1.1.- REQUERIMIENTOS DE INGENIERIA: ESPECIFICACIONES TECNICA

A).-Requerimientos Jurisdiccionales

Del análisis de la descripción técnica propuesta por el GOBIERNO DE LA NACION se desprende que los requerimientos de ingeniería que hacen a la calidad y muy particularmente los de seguridad, no han sido explicitados bajo el paraguas protector de una Norma "fidedigna" de las autoridades jurisdiccionales, o sea los entes fiscalizadores, usualmente de los estados federales o nacionales, tal como el Code of Federal Regulations, CFR, de los EE.UU. o las normas equivalentes alemanas, inglesas, francesas o japonesas.

Las mismas permiten:

- a) Aprovechar la experiencia de países altamente industrializados en la especificación de medidas de seguridad para prevenir accidentes.
- b) Obtener la máxima durabilidad y confiabilidad y demás atributos de la calidad (funcionalidad, operabilidad, mantenibilidad, inspeccionabilidad y estética)
- c) Que adicionalmente, ante casos de disputa permitan laudar y encontrar acuerdos mediante evidencias objetivas con ensayos también normalizados y repetibles, los que incluyen las tolerancias correspondientes, las que no se han explicitado en los valores de performance sobre los que se comenta en el punto 1.2.

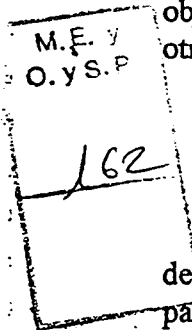
Se debería verificar si la nueva reglamentación o ley nacional de transporte no alcanza también a los subterráneos y desde luego cumplir prioritariamente con los requerimientos de nuestras autoridades jurisdiccionales: nacionales y de la ciudad (ex municipalidad) de Bs. As.

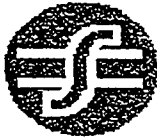
B) Requerimientos Específicos

Sea que se especifiquen los requerimientos mediante el CFR o con otra Norma de similar calibre, dichas especificaciones deben hacer referencia a las Normas específicas para objetivar los requerimientos de seguridad, métodos para ensayar, tolerancias admisibles, etc. y otros requerimientos de calidad específicos, usualmente de entes profesionales sobre:

- a) Coches de subterráneos y sus componentes principales.
- b) Sistemas de freno, eléctricos, electrónicos, de señalización y comunicación,
- c) Materiales y ensayos destructivos y no destructivos.

Finalmente, dichas Normas deben hacer explícita referencia a los procesos especiales de fabricación o de inspección susceptibles de dejar vicios ocultos y explicitar los requisitos para prevenir fallas a la seguridad y en general de calidad en dichos procesos, tales como la forja, colado, laminación, extrusión de metales y polímeros, tratamientos térmicos y mecánicos, soldadura, pintura, inspección por ultrasonido, etc.





SBASE

MEMORANDUM

A: Ing. Alejandro Nazar Anchorena

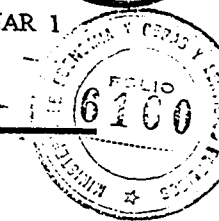
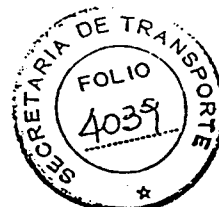
MEM-XL4

FECHA: 6/108/98

REVISION: PRELIMINAR 1

PAGINA: 3 de 33

ANEXO I

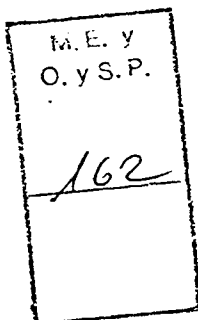


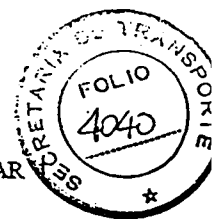
En estos procesos el fabricante y/o diseñador como así también el comprador debe prevenir las causas de desviaciones de los mismos y mantenerlo bajo condiciones controladas, idealmente en forma estadística, lo que implica abrir cuatro frentes en las 4 M – Materiales, Máquinas, Métodos y Mano de Obra, haciendo en cada caso las certificaciones, calificaciones y homologaciones correspondientes.

C) Especificaciones

Es menester emitir estos requisitos en una Especificación Técnica formal como se describe en el punto 1.3, tanto aplicable a los coches de subterráneos nuevos, como a las reparaciones a realizar.

Q





ANEXO I

1.2.- OBSERVACIONES TÉCNICAS A LAS DESCRIPCIONES
PRESENTADAS POR EL GOBIERNO NACIONAL



A).-PLAN BASICO REFORMULADO

Se efectuó una comparación del *PLAN BASICO DEL CONTRATO* (Programación vigente con la CNRT), y el *PLAN BASICO REFORMULADO* de las obras correspondientes a SUBTERRANEOS.

En el cuadro comparativo siguiente se indican las principales diferencias que surgen de los mismos:

DESCRIPCION	Monto Original (Abril 99)
PROGRAMA 1.- Modernización y Ampliación de la Flota	
1.- Adelantamiento de 80 coches para la Línea "D"	\$170.746.000
PROGRAMA 2.- Mejoramiento de las instalaciones fijas	
4.- Vías	
Otras Obras: Cierre del "loop" del Perimetro	\$661.000
Renovación de la vía Ferrea de la línea "B"	\$14.503.000
Renovación de Vía Ferrea - Línea "C"	\$11.360.000
Renovación de Vía Ferrea - Línea "E"	\$5.275.000
5.- Ventilación, bombeo y otras obras	
Sistema de ventilación	\$6.423.000
PROGRAMA 4.- Mejoras en las instalaciones de Mantenimiento	
1.- Nuevo taller central	
Nuevo taller central 2 (En lugar del Centro Tecnológico)	\$53.615.000
Otras Obras: Tunnel de acceso al taller NTC	\$13.636.000
2.- Ampliación y mejoramiento de los talleres de línea	
Remodelación de Oficina Central - Nuevo proyecto	—
Torno bajo piso - Cochera San Martín	—
3.- Enlaces	
Enlace de línea "A" y "E"	\$1.070.000

M. E. /
O. y S. A.

162



SBASE

MEMORANDUM

A: Ing. Alejandro Nazar Anchorena

MEM-XL4

FECHA: 6/08/98

REVISION: PRELIMINAR

PAGINA: 5 de 33

ANEXO I



PROGRAMA 1 - MODERNIZACIÓN Y AMPLIACIÓN DE LA FLOTA

ADELANTAMIENTO DE 80 COCHES NUEVOS

Se produjo un adelantamiento en la incorporación de los 80 coches establecidos por contrato, y del análisis de las descripciones de los mismos, surge que los coches son diferentes respecto a lo establecido en el PLIEGO DEL CONTRATO DE CONCESION, ya que en el artículo 10.2 RENOVACION DE LA FLOTA inciso 3 CARACTERISTICAS DE LOS NUEVOS COCHES se especifica que: "*los coches deberán ser acoplables con las unidades FIAT-FM, actualmente en servicio y de la misma tecnología*"; los coches propuestos no cumplen estas premisas.

Se procedió a estudiar la descripción Técnica de los coches presentados, y de la misma surge que los coches son aptos en cuanto a la performance y adecuación a los requerimientos de la red de subterráneos de Bs. As. hasta donde los mismos han sido descriptos, siempre y cuando cumplan con las observaciones descriptas en los puntos 1.1, 1.3 y Anexo II.

Se detallan a continuación observaciones a la descripción técnica presentada, correspondiente a los 80 coches a incorporar.

MATERIALES DE LA CARROCERIA

1.- No se considera necesario eliminar el uso de **acero al carbono común** en la fabricación de las cajas. Ya que con un buen esquema de protección anticorrosiva estos aceros podrían durar 20 años. Al hacer la Reparación de los 900.000 o del 1.000.000 de Kms. el esquema de protección anticorrosiva puede reponerse, por lo que se debería lograr vida ilimitada. De todos modos, reparar algo de la zona de la chapa próxima al piso no es un incordio muy grande. Tampoco si se debiera cambiar el piso.

2.- Ciertamente que los coches de **acero inoxidable**, si están bien fabricados, tienen una mayor durabilidad. Sin embargo SBASE opina que, no es conveniente comprar coches de inoxidable por las siguientes razones:

a) **encarece el precio sin necesidad**: las condiciones de corrosión no es excesivamente agresiva en los túneles, tal como se desprende de los más de 80 años de experiencia en subterráneos de Bs. As.

c) el Convenio de Concesión incluye la Reparación de los 900.000-1.000.000 Km a cargo del Concesionario. Comprando inoxidable estaríamos pasando gastos de explotación a cargo del Concesionario a Precio de las unidades a cargo del estado nacional, de la Ciudad o de los usuarios.

M.E.
O. y S.P.
162



SBASE

MEMORANDUM

A: Ing. Alejandro Nazar Anchorena

MEM-XL4

FECHA: 6/08/98

REVISION: PRELIMINAR 1

PAGINA: 6 de 33

ANEXO I



3.- Alternativamente, se podría fabricar en acero inoxidable solamente la esquina que se corroe: los 100 mm de pared y de piso que sufre corrosión ya que las paredes y techos, si están bien protegidos, no sufren corrosión.

4.- Con respecto a lo que pareciera que Metrovías quiere referirse: **HSLA, High Strength Low Alloy steels** (con hasta 2% de aleantes, usualmente Cr, Ni, Mo,...), este punto requiere confirmación y aclaración en que componentes lo usarían.

5.- El extra costo en la eventualidad de fabricar coches en Aluminio, redundaría en menor costo de explotación: menor consumo eléctrico, es decir un beneficio para la Concesionaria, por lo que esa diferencia de precios debería ser absorbida por la misma.

PROGRAMA 2 MEJORAMIENTO DE LAS INSTALACIONES FIJAS

Se reprogramaron las obras que se describen a continuación:

VÍAS

Se modificó el monto de la Renovación de vías de la línea "B" (se aumento el mismo) y se disminuyeron los montos de las Renovaciones de vías de las líneas "C" Y "E", de forma tal de compensar el aumento del monto de la primer Obra.

CIERRE DEL "LOOP" DEL PREMETRO

Se atrasó el inicio de la obra ya que el mismo estaba estipulado para el año 2 en el **PLAN BASICO**, y en el **Plan BASICO REFORMULADO** se lo reprogramó para los años 6

M. Ea 7.
O. y S. P.

162

SISTEMA DE VENTILACIÓN

Se modificó el proyecto original establecido en el **PLAN BASICO** del contrato, reprogramandose el periodo de ejecución de la obra y el monto se incremento notablemente, en el cuadro siguiente se describe la modificación de la obra.

DESCRIPCION DEL PLAN	DESCRIPCION DE LA OBRA	PLAZO DE EJECUCION	MONTO (ABRIL-1992)
BASICO SEGUN CONTRATO DE CONCESION	SISTEMA DE VENTILACION	AÑOS 3 AL 13	\$ 6.423.000
BASICO REFORMULADO	SISTEMA DE VENTILACION	AÑOS 6 AL 11	\$ 19.784.000

Este ítem es particularmente delicado porque, estando contemplado en el **PLAN BASICO** del convenio original, no cambia solamente el momento en que se reprograma, como sucede en la mayoría de los ítems del **PLAN BASICO REFORMULADO**, sino que además se incrementa mucho el monto de la inversión



SBASE

MEMORANDUM

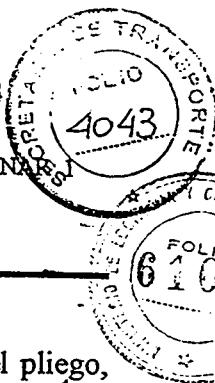
A: Ing. Alejandro Nazar Anchorena

MEM-XL4

FECHA: 6/08/98

REVISION: PRELIMINAR

PAGINA: 7 de 33



La especificación contractual, detallada en el Capítulo VII del Anexo VI del pliego, describe las condiciones funcionales de la ventilación normal en estaciones, túneles, cocheras y áreas auxiliares, para todas las líneas. Básicamente, indica que en las estaciones se debe asegurar un mínimo de cuatro renovaciones por hora de aire limpio y depurado, extrayendo el aire caliente de abajo de los andenes y expulsándolo al exterior por conductos adecuados.

Los túneles deberán contar, también, con sistemas de evacuación de humos durante situaciones de emergencia. Todo el sistema de ventilación deberá ser operado y comandado localmente y desde el PCO.

Este sistema de ventilación que figura en el *PLAN BASICO* original, es bastante completo y, en lo que respecta a las estaciones, parecido al instalado en la estación José Hernández, que funciona razonablemente bien. No se comprende el porqué del cambio.

La explicación recibida, sobre el mismo es que, en un estudio preliminar efectuado por la firma Parsons-Brinkerhoff, el nuevo sistema propuesto sería más eficaz que el previsto contractualmente, pues garantizaría una reducción de temperatura de un mínimo de 3 °C con respecto a la temperatura exterior, frente a reducciones de 1°C que se lograrían con la especificación de cuatro renovaciones por hora solicitada en el pliego original.

Sin embargo, la nueva propuesta presentada no cumple con algunos de los requisitos del pliego, a saber:

- *"A tal efecto, en cada estación y/o en los túneles se dispondrán locales donde se instalarán los ventiladores (de inyección y extracción), los filtros, las compuertas motorizadas necesarias y los atenuadores de ruido y vibración, desde donde partirán los conductos para la distribución de aire, y a dónde llegarán los conductos de extracción."*
- *Tomas de aire "desde una fuente de aire limpio y depurado, libre de niveles nocivos de monóxido de carbono, anhídrido carbónico y otros elementos contaminantes, de acuerdo a lo expresado en la Ley Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo (19587) y su Decreto Reglamentario (351/79)"*

En efecto, el proyecto presentado contempla para las estaciones solamente extracción de aire hacia los túneles (sin inyección), provocando en ellas una presión negativa que haría ingresar el aire exterior por las bocas de acceso, es decir aire contaminado a nivel de calzada y sin filtrar. Lo aconsejable es que exista una leve presión positiva, para que sólo ingrese a la estación (o a los locales habitados) aire limpio, tomado desde bocas convenientemente ubicadas, filtrado y distribuido convenientemente mediante conductos y rejillas de ventilación.

Además, se prevé para algunas estaciones un recambio de aire de hasta veintiocho veces por hora, lo que seguramente provocaría velocidades del mismo intolerables para el público, especialmente en los estrechamientos de los pasajes tales como bocas de acceso y pasillos.



SBASE

MEMORANDUM

A: Ing. Alejandro Nazar Anchorena

MEM-XL4

FECHA: 6/10/98

REVISION: PRELIMINAR

PAGINA: 8 de 33

ANEXO 1



En resumen, el proyecto original del contrato propone instalaciones que, sin dudas, mejorarán el confort y la seguridad de los pasajeros y de los trabajadores. El nuevo proyecto propuesto no parece funcionar correctamente en varios aspectos exigibles y es mucho más caro.

PROGRAMA 4 MEJORAS EN LAS INSTALACIONES DE MANTENIMIENTO

Se verificaron las siguientes modificaciones:

1).- NUEVO TALLER CENTRAL

Se propone en el Plan **BASICO REFORMULADO** reemplazar la construcción del **COMPLEJO TECNOLÓGICO**, que esta estipulado en el **PLAN BASICO** del CONTRATO de CONCESION, por la construcción de una obra de menor magnitud denominada **NUEVO TALLER CENTRAL**.

En el **COMPLEJO TECNOLÓGICO** se debían ubicar las instalaciones principales de mantenimiento de material rodante y de equipamiento fijo, el almacén general, la administración central, etc.; por lo que se trasladarían al mismo los actuales talleres POLVORIN, BONIFACIO, el ALMACEN GENERAL y la ADMINISTRACION CENTRAL

Se detallan a continuación las diferencias en los plazos de ejecución de las obras y los montos de las mismas.

DESCRIPCION DEL PLAN	DESCRIPCION DE LA OBRA	PLAZO DE EJECUCION	MONTO (ABRIL 1992)
BASICO SEGUN CONTRATO DE CONCESION	CENTRO TECNOLÓGICO	AÑOS 1 AL 5	\$ 53.615.000
BASICO REFORMULADO	NUEVO TALLER CENTRAL	AÑOS 3 AL 11	\$ 31.513.000

Es de destacar que por Resolución del MINISTRO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS N° 425 artículo 1 se autorizó la incorporación de dieciocho (18) coches usados para la línea "B" al programa de inversiones correspondiente a los servicios subterráneos de pasajeros de la ciudad de Buenos Aires, establecido en el Anexo XXVI/1-SBA del contrato de concesión (modificado por Resolución MEYOSP N° 687 del 27 de mayo de 1996), por el precio total de \$ 5.769.949,32 (incluye I.V.A.).

A fin de que esta incorporación de coches no aumente el monto de inversión del programa original, su importe cotizado en octubre de 1995, y llevado a los valores de la oferta de dicho programa (abril de 1992) por aplicación, en operación inversa, de los procedimientos establecidos en los incisos b) y f) del Artículo 7.4.2. (Variación de los precios del programa de inversiones), se deduce de la cotización del Subprograma IX - Complejo Tecnológico, con lo cual la nueva cotización de dicho Subprograma pasa a ser de Pesos cuarenta y ocho millones quinientos noventa mil seiscientos seis con ocho centavos (\$ 48.590.606,08) y su iniciación se desplazó al trimestre I del Año 5 de la concesión.

En el anexo III se adjunta fotocopia de las Resoluciones MEYOSP N° 425 Y 286



SBASE

MEMORANDUM
A: Ing. Alejandro Nazar Anchorena**ANEXO I**

MEM-XL4

FECHA: 6/08/98
REVISION: PRELIMINAR
PAGINA: 9 de 33

En el cuadro siguiente se indica el nuevo monto del Complejo Tecnológico y las otras obras modificadas del PLAN BASICO

Descripción	Monto
Complejo Tecnológico	\$ 48.591.000
Deposito almacenamiento PC	\$132.000
Sistema de Ventilación	\$ 6.423.000
MONTO TOTAL	\$ 55.146.000

OBRAS QUE FUERON INCORPORADOS AL PLAN BASICO REFORMULADO

Descripción	Monto
NUEVO TALLER CENTRAL	\$ 31.513.000
Remodelación Oficina Central	\$1.300.000
Sistema de Ventilación	\$ 19.784.000
Torno bajo piso cochera San Martín	\$703.000
Adecuación de Terminales, Estaciones y Acceso	\$1.846.000
MONTO TOTAL	\$ 55.146.000

EVALUACION TECNICA DEL PROYECTO DEL NUEVO TALLER CENTRAL

Se procedió a realizar una evaluación Técnica, de la descripción del proyecto presentado Del análisis de los planos de lay-out y del cálculo de la capacidad de trabajo del **NUEVO TALLER CENTRAL**, surge que en líneas generales el mismo es apto para realizar el mantenimiento liviano de los coches de la línea "E" y las Revisiones Generales y Reconstrucción Integral de los coches de las líneas "A", "C", "D", "E" y PREMETRO, así también como reparaciones accidentales de todas las líneas, siempre y cuando se cumplan las siguientes condiciones:

M. E. ya.
O. y S. P.

162

- a) El mantenimiento liviano o de ciclo corto (Revisiones Periódicas, y Revisiones Periódicas profundas), de los coches de la línea "A" se efectúe en el Taller Polvorín (Si en algún momento se decidiera la desafectación del Taller Polvorín, se debería construir un taller para la ejecución de las Revisiones periódicas y también la construcción de cocheras.
- b) El de los coches de línea "C", se continúe efectuando en el **TALLER CONSTITUCION**.
- c).- El de los coches de la línea "D" en el Taller a Construir en dicha línea, debido a que actualmente la capacidad del Taller Canning está completamente saturada.
- e).-Se realice la Obra denominada **TÚNEL DE ACCESO AL NUEVO TALLER CENTRAL**.



SBASE

MEMORANDUM

A: Ing. Alejandro Nazar Anchorena

MEM-XL4

FECHA: 6/08/98

REVISION: PRELIMINAR

PAGINA: 10 de 33



ANEXO I

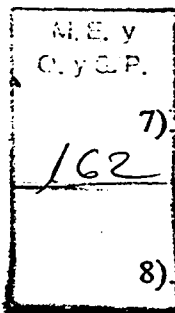


f).- Se realice la OBRA DE ENLACE DE LAS LÍNEAS "A" Y "E"

g).- El Concesionario deberá oportunamente efectuar un pormenorizado análisis demostrando que los Talleres arriba mencionados tienen la capacidad adecuada para efectuar el mantenimiento claramente explicitados en el CONTRATO de CONCESION de las distintas flotas; teniendo en cuenta a su vez el ingreso de los coches nuevos estipulados por contrato.

Para un análisis más profundo será necesario que el concesionario explique los siguientes puntos:

- 1).- El concesionario considera que la Reconstrucción Integral de las unidades motrices tiristorizadas FIAT-FM, se efectúa al 1.500.000 de km, en lugar de lo establecido en el PLIEGO DEL CONTRATO DE CONCESIÓN, en que se estipula que el mismo debe realizarse al 1.000.000 de Km.
- 2).- En los documentos recibidos, no consta la Memoria de Cálculo de la determinación del dimensionamiento de la nave donde se efectuaran los trabajos de ciclo corto.
- 3).- Falta la Base Estadística Histórica dentro de la Memoria de Cálculo que justifique que las reparaciones accidentales son de 25 coches por año.
- 3).- No consta la especificación de la capacidad de trabajo del Torno Bajo Piso.
- 4).- No consta la verificación de la longitud de la Vía de Pruebas.
Se estima que dada las características de los coches a probar, la Vía de Prueba debería tener una longitud de por lo menos de 750 metros.
- 5).- No consta la Memoria de Cálculo del dimensionamiento de la capacidad de la Vía de Soplado, no determinan la capacidad de soplado en coches por año.
- 6).- No especifican los Puentes Grúas; se deberían indicar: la capacidad, promedio diario de horas en marcha, velocidad de elevación, velocidad de translación, la capacidad de carga, altura de elevación, sistema de mando, polipasto, tipo de carga, etc.
- 7).- El número de Puentes Grúas descripto para el Nuevo Taller no coincide con el que consta en el plano M100497 (en el plano constan 11 puente gruas y en la Especificación Técnica figuran 9).
- 8).- No especifican las características de los Gatos de Levante, deberían indicar si son fijos, o móviles, accionamiento hidráulico o de husillo, sistema de accionamiento, capacidad de izaje, sistema de control, sistema de seguridad, etc.
- 9).- No especifican la capacidad del Almacén General, ni si en el mismo se instalará el laboratorio de Ensayos de Materiales de SBASE que actualmente se encuentra en instalaciones del Ferrocarril Urquiza.





SBASE

MEMORANDUM

A: Ing. Alejandro Nazar Anchorena

MEM-XL4

FECHA: 6/08/98

REVISION: PRELIMINAR

PAGINA: 11 de 33

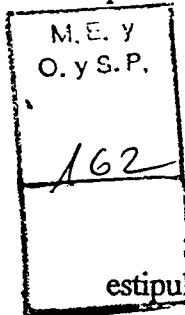
ANEXO



- 10).-No especifican la capacidad de producción de las secciones de Bogues, Ejes y Ruedas, Motores, Lavado, etc.
- 11).-No explicitan ni tipo, ni cantidad de maquinarias de las distintas secciones, ni se especifica la capacidad de producción de las mismas.
- 12).-No consta la instalación en el Nuevo Taller Central del Torno de Ruedas para pares montados y los elementos necesarios para realizar el cambio de ruedas y el enlantado de las mismas, que actualmente se encuentran en el Taller Polvorin.
- 13).-Se debe contemplar la instalación de Seccionadores de Catenaria en Vías de Trabajo.
- 14).- Se debería contemplar un Dispositivo para Rotar Coches.
- 15).-No consta el plano de la planta de la Nave de Revisiones Periódicas de la línea "E", llamando la atención la proximidad del sector de lavado y soplado con la vía donde se encuentra instalado el torno de foso.
- 16).-Hay errores de escala en los planos; y existen errores tales como por ejemplo la falta de dos vías en la Nave del Taller de Reparaciones Pesadas (plano 001-1"), etc.
- 17).-Falta la Especificación Técnica del Transbordador.

TUNEL DE ENLACE AL TALLER NUEVO TALLER CENTRAL

Se atrasó la ejecución de la obra, originalmente estaba prevista realizarla entre los años 3 y 4. En el Plan Básico reformulado presentado por el concesionario, el mismo esta previsto ejecutarlo entre los años . 5 al 9.



2).-AMPLIACIÓN Y MEJORAMIENTO DE LOS TALLERES DE LINEA:

Se propone la concreción de una serie de nuevos proyectos los cuales no estaban estipulados en el **PLAN BASICO** del contrato

Las obras son las que se describen a continuación:



SBASE

MEMORANDUM

A: Ing. Alejandro Nazar Anchorena

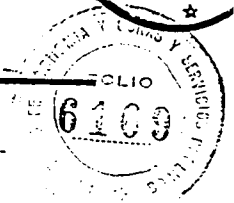
MEM-XL4

FECHA: 6//08/98

REVISION: PRELIMINAR 1

PAGINA: 12 de 33

ANEXO 1



2.- Ampliación y mejoramiento de los talleres de línea		MONTO	PERIODO DE EJECUCION
1	Remodelación de Oficina Central - Nuevo proyecto	\$1,300,000	Año 5
2	Torno Bajo Piso Cochera San Martín	\$703,000	Año 5

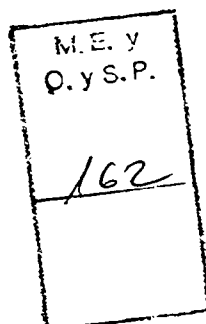
El proyecto denominado Remodelación de las Oficinas Centrales, surge del reemplazo del proyecto del Centro Tecnológico por el del Nuevo Taller Central, ya que en el proyecto original estaba estipulado el traslado de la Administración Central al Centro Tecnológico.

Al reemplazarse el proyecto por uno de menor envergadura, la Administración Central no se trasladará, por lo que el concesionario propone la Remodelación de las oficinas centrales de la Administración.

El torno bajo piso instalado en la cochera San Martín era uno de los tornos que se debían instalar en el Centro Tecnológico, estimándose que en este caso resulta conveniente la instalación del mismo en la cochera San Martín.

3).- ENLACES

Se atrasó la ejecución de la obra, originalmente estaba prevista para el año 3 y se trasladó al año 11, debido al atraso en la ejecución del Taller Central.





B).- PLAN DE OBRAS COMPLEMENTARIAS

Del programa de **OBRAS COMPLEMENTARIAS**, presentadas por el GOBIERNO DE LA NACION surgen las siguientes observaciones:

PROGRAMA 1 - MODERNIZACIÓN Y AMPLIACIÓN DE LA FLOTA:

REMODELACIÓN Y MEJORAS DE LOS COCHES EXISTENTES.

Se describen a continuación las obras comprendidas en este rubro::

Descripción de la Obra:	Monto (abril 1992)	Plazo de ejecución
Remodelación de 20 coches SIEMENS SCHUCKERT	\$ 3.900.000	Años 5 a 7
Remodelación de 64 coches G.E.E.	\$13.738.000	Años 5 a 8
Remodelación de 3 coches PREMETRO	\$ 648.000	Año 7

El contrato no contempla la modificación de los coches descriptos precedentemente.

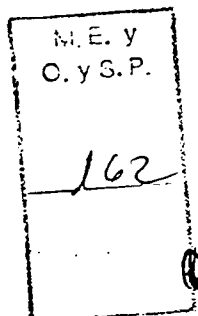
En el artículo 1.4. MATERIAL RODANTE, se indicaban las tareas que el concesionario debía realizar, de forma tal de proveer al público usuario el más alto grado de seguridad, confiabilidad y confort.

Habiendo analizado las descripciones técnicas de los trabajos a realizar en los coches SIEMENS SCHUCKERT Y G.E.E. descriptos precedentemente, surge que una gran parte de los trabajos a realizar están comprendidos dentro de las tareas estipuladas en la Reconstrucción Integral, o inclusive en la Revisión General, especificadas en los artículos 1.4.1.7 y 1.4.1.8 del Pliego del Contrato de Concesión las cuales deben ser solventadas con recursos provenientes de la explotación.

Los trabajos a realizar en las flotas SIEMENS SCHUCKERT Y G.E.E. propuestos y no incluidas dentro de las tareas correspondientes a una Revisión General, o una Revisión Integral son las que se detallan a continuación:

COCHES SIEMENS SCHUCKERT

Instalación de un sistema de ventilación forzada.
Instalación de un sistema de iluminación fluorescente
Instalación de un sistema de sonido.
Provisión de un convertidor estático.





SBASE

MEMORANDUM

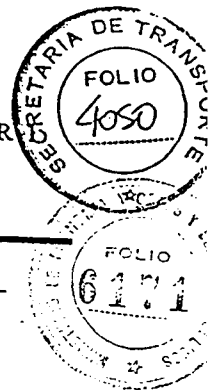
A: Ing. Alejandro Nazar Anchorena

MEM-XL4

FECHA: 6/08/98

REVISION: PRELIMINAR

PAGINA: 14 de 33



ANEXO I

COCHES GENERAL ELECTRIC

Instalación de un sistema de ventilación forzada.
Instalación de un sistema de iluminación fluorescente
Instalación de un sistema de sonido.
Provisión de un convertidor estático.
Cambio de cajas puentes en coche General Electric.

Esta comisión considera que las mejoras propuestas debería solventarse con recursos provenientes de la explotación, ya que las mismas no inciden en la seguridad de funcionamiento de los coches.

COCHES PREMETRO

Con respecto a las tareas a ejecutar en los 3 coches PREMETRO, se consideran que la totalidad de las mismas están comprendidas en una reconstrucción integral, por lo que deberían solventarse por el concesionario con recursos provenientes de la explotación, cabe señalar que los coches a los que se le efectuarían los trabajos PREMETRO N° 6, 17 Y 20 constan que fueron entregados como aptos para el servicio en el inventario del PLIEGO DE CONDICIONES PARTICULARES DEL CONTRATO.

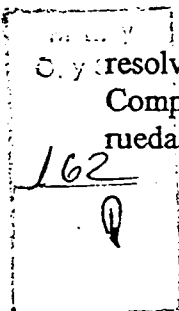
PROVISION DE 508 RUEDAS PARA LA LINEA "C"

Se, justifica la provisión de las ruedas expresando que: *" es por razones de seguridad, debido a que las ruedas están construidas de un material que puede tener problemas de fatiga, pudiendo incurrir en problemas de seguridad"*.

De acuerdo a lo establecido en el PLIEGO DEL CONTRATO DE CONCESION, en donde está estipulado que: *"los bienes a entregar serán recibidos por el concesionario en el estado en que ellos se encontraren a la fecha de la toma de posesión, sin posibilidad de reclamo alguno por el deterioro que ellos pudieran haber tenido, desde la fecha del llamado a la licitación"*, por lo que esta comisión considera que la provisión de las ruedas debe ser considerada como gasto de explotación.

Por resolución N° 359 artículo 1 el Ministro de Economía y Servicios Públicos resolvió: autorizar bajo el régimen establecido por el artículo 12.2 Inversiones Complementarias del Contrato de Concesión la provisión denominada " Adquisición de ruedas para los coches de la línea "C" de subterráneos.

En el Anexo III obra una fotocopia del decreto.





SBASE

MEMORANDUM
A: Ing. Alejandro Nazar Anchorena

ANEXO I

MEM-XL4

FECHA: 6/08/98
REVISION: PRELIMINAR
PAGINA: 15 de 33



PROGRAMA 2 - MEJORAMIENTO DE LAS INSTALACIONES FIJAS.

RENOVACIÓN de APARATOS DE VIAS LÍNEA "C"
RENOVACIÓN DE VÍAS EN ZONA FALTANTE DE LÍNEA "D"

No estaba contemplada la realización de estas dos obras en el Contrato.

Se considera que esta obra debe ser afrontada por el concesionario con recursos provenientes de la explotación, ya que de acuerdo en lo establecido en el ARTICULO 10.1 del PLIEGO DEL CONTRATO DE CONCESION, en el inciso 4) se estipula que: *" el plan de inversiones incluye solamente las renovaciones de vía consideradas imprescindibles en el corto y mediano plazo, debiendo el concesionario afrontar con recursos provenientes de la explotación todas aquellas que surjan del mantenimiento de los estándares del servicio correspondiente"*.

COMUNICACIÓN Y CONTROL
ANILLO DE FIBRA OPTICA (FASE INCORPORACIÓN DE PUBLIC ADDRESS)

Se considera que esta obra debe ser afrontada por el concesionario con recursos provenientes de la explotación, ya que de acuerdo en lo establecido en el artículo 2.3 Programa de operación del servicio en los Estándares Generales de Servicio punto 9 Información para el usuario se especifica que: *" este ítem apunta a asegurar la existencia y accesibilidad de información, concerniente a recorridos, ubicación de las estaciones, horarios, calles de salida, etc. Así como a la información rápida y eficiente de los usuarios sobre cualquier anomalía que se presente en el servicio en cualquier tramo de la red"*

PASOS A NIVEL Y OBRAS DE ARTE

Interferencias en obras civiles de subterráneos, se considera que esta obra debe ser afrontada por el concesionario con recursos provenientes de la explotación

PROGRAMA 3 - MEJORAMIENTO DE ACCESIBILIDAD Y A LA CIRCULACION

COMUNICACIÓN AL PUBLICO - SEÑALÉTICA LÍNEAS B-C-D Y E

Se considera que esta Obra debe ser afrontada por METROVIAS con recursos provenientes de la explotación, ya que de acuerdo en lo establecido en el artículo 2.3 Programa de operación del servicio en los Estándares Generales de Servicio punto 9 Información para el usuario se especifica que: *" este ítem apunta a asegurar la existencia y accesibilidad de información, concerniente a recorridos, ubicación de las estaciones, horarios, calles de salida, etc. Así como a la información rápida y eficiente de los usuarios sobre cualquier anomalía que se presente en el servicio en cualquier tramo de la red"*



SBASE

MEMORANDUM

A: Ing. Alejandro Nazar Anchorena

ANEXO I

MEM-XL4

FECHA: 6/10/98
 REVISION: PRELIMINAR
 PAGINA: 16 de 33

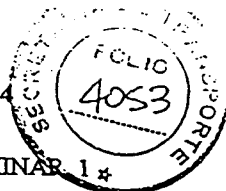


EN EL CUADRO SIGUIENTE SE RESUME LA DESCRIPCIÓN Y EL MONTO DE LAS OBRAS QUE ESTA COMISIÓN CONSIDERA QUE DEBEN SER AFRONTADAS POR EL CONCESIONARIO CON RECURSOS PROVENIENTES DE LA EXPLOTACION

DESCRIPCION DE LA OBRA		MONTO (abril 1992)
PROGRAMA 1	Modernización y Ampliación de la flota	
	8.- Remodelación y mejoras de coches existentes	
	Remodelación de 20 coches Siemens Schuckert mas adecuación de 67 adicionales	\$3.900.000
	Remodelación de 64 coches G.E.E	\$13.738.000
	Remodelación de 3 coches Premetro	\$648.000
	508 Ruedas para la línea "C"	\$772.000
	Subtotal Programa	\$19.058.000
PROGRAMA 2	Mejoramiento de las Instalaciones Fijas	
	3.- Comunicación y Control	
	Anillo de fibra óptica (fase incorporación de public adress)	\$3.000.000
	4.- Vías	
	Renovación de A.D.V. Línea "C"	\$2.643.000
	Renovación de vías faltantes línea "D"	\$2.447.000
PROGRAMA 3	6.- Pasos a nivel y obras de arte	
	Interferencia en obras civiles en subterráneo	\$2.985.000
	Subtotal Programa	\$11.075.000
PROGRAMA 3	Mejoramiento de la Accesibilidad y la Circulación	
	2.- Comunicación al público	
	Señalética líneas "B", "C", "D" y "E"	\$3.262.000
	Subtotal Programa	\$3.262.000
MONTO TOTAL DE LAS OBRAS		\$33.395.000,00

M.E. y
O. y S.P.

162



ANEXO I

**C).-PLAN DE NUEVAS INVERSIONES PROPUESTAS
PARA SUBTE POR REINVERSION DEL CANON**

PROGRAMA 1 MODERNIZACIÓN Y AMPLIACIÓN DE LA FLOTA

Se describen a continuación las observaciones realizadas por esta comisión a la incorporación de coches propuesta. Esta comisión considera que esta flota adicional es necesaria para el servicio.

PROGRAMA 1 - Modernización y Ampliación de la flota	MONTO
1 - Incorporación de 30 coches Nagoya adicionales	\$ 24.884.000
2 - Incorporación de 30 coches adicionales	\$60.000.000

Es de destacar que la incorporación de estos coches no prevista en el contrato original implican para el concesionario un ahorro en sus gastos de mantenimiento

INCORPORACION DE 30 COCHES NAGOYA

No estaba previsto en el Contrato la incorporación de estos coches

De acuerdo a la descripción Técnica presentada por el concesionario, los coches NAGOYA, son aptos en cuanto a la performance y adecuación a los requerimientos de la red de subterráneos de Bs. As., hasta donde los mismos han sido descriptos.

Dado que estos coches deben ser adaptados al gálibo de las líneas de SBASE, se deberá cumplir con los requerimientos que se describen a continuación:

- Una descripción detallada de las modificaciones a que van a ser sometido los coches para adaptarlos al gálibo de las líneas de SBASE.
- Un estudio sobre la mayores solicitaciones de los componentes del bogie, debido al desplazamiento del centro de gravedad.
- Legajo técnico completo de los coches.
- Kilometraje total de cada coche, kilometros desde la ultima reconstrucción general
- Los coches deberán cumplir los puntos 1.1 y 1.3 y **ANEXO II**.

2 INCORPORACION DE 30 COCHES ADICIONALES

Se procedió a estudiar la descripción Técnica de los coches presentados, y de la misma surge que los coches son aptos en cuanto a la performance y adecuación a los requerimientos de la red de subterráneos de Bs. As., hasta donde los mismos han sido descriptos, siempre y cuando cumplan con las observaciones descriptas en los puntos 1.1, 1.3 y Anexo II

162

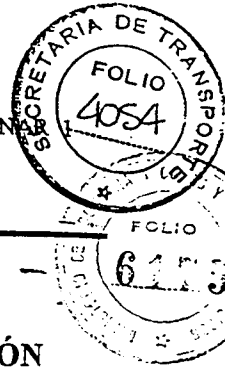


SBASE

MEMORANDUM
A: Ing. Alejandro Nazar Anchorena

ANEXO 1

MEM-XL4
FECHA: 6/08/98
REVISION: PRELIMINAR
PAGINA: 18 de 33



PROGRAMA 3 MEJORAMIENTO DE LA ACCESIBILIDAD DE LA ESTACIÓN

En este Programa consta una Obra denominada **Mejoras de estaciones** que de acuerdo al análisis de la descripción técnica presentada, se considera que un porcentaje de las mismas está comprendida dentro de la tarea establecidas en el artículo 10.1 inciso 1 Del **PLIEGO DEL CONTRATO DE CONCESION**, en dicho artículo se especifica que :: "*debiendo el oferente incluir en sus costos de explotación todos aquellos gastos adicionales que el considere necesarios para la prestación del servicio en las condiciones establecidas en el presente pliego como por ejemplo pintura de estaciones, iluminación, impermeabilización, etc., o que se encuentren vinculadas a una explotación mas rentable o eficiente*".

PORTONES DE ACCESO COMANDADOS

Se considera que esta obra no es prioritaria ya que no incide en mejorar el confort de los pasajeros, sino que la misma facilita la operación de las puertas al concesionario y por lo tanto debe considerarse como un gasto a ser afrontado por el concesionario con recursos provenientes de la explotación.

CUADRO RESUMEN DE LAS OBRAS QUE SEGÚN ESTA COMISION DEBERIAN SOLVENTARSE CON RECURSOS PROVENIENTES DE LA EXPLOTACION

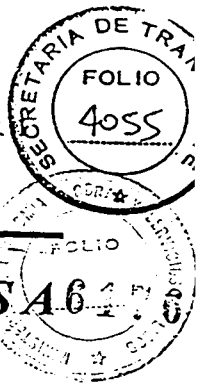
DESCRIPCION DE LA OBRA		MONTO (abril 1992)
PROGRAMA 3	Mejoramiento de la Accesibilidad y la Circulación	
	2.- <i>Mejoras en la Accesibilidad</i>	
	Programa de mejoras en estaciones	\$2.406.000
	Portones de acceso comandables	\$1.190.000
MONTO TOTAL DE LAS OBRAS		\$3.596.000,00

M.E. y
O. y S.P.

162



ANEXO I



D).-PLAN DE NUEVAS INVERSIONES PROPUESTAS A CARGO A LA TARIFA

Se detallan a continuación las observaciones realizadas al programa propuesto:

PROGRAMA 1 MODERNIZACIÓN Y AMPLIACIÓN DE LA FLOTA

Según esta comisión la cantidad de coches que resulta necesario incorporar para satisfacer la demanda, es de 90 coches.

Es de destacar que la incorporación de estos coches no prevista en el contrato original implican para el concesionario un ahorro en sus gastos de mantenimiento

Esta comisión no considera necesaria la incorporación de 60 coches nuevos para la línea "E". A su vez se considera que no es necesaria la incorporación de 20 coches nuevos para la línea "E". (Programa 6)

PROGRAMA 2 VÍAS – RENOVACIÓN DE VÍAS EN LA LÍNEA "E".

Se considera que de acuerdo a lo establecido en el ARTICULO 10.1 del PLIEGO DEL CONTRATO DE CONCESION, el mismo debe considerarse como un gasto de explotación, ya que en el punto 4) del artículo arriba mencionado, se estipulaba que: *"el plan de inversiones incluye solamente las renovaciones de vía consideradas imprescindibles en el corto y mediano plazo, debiendo el concesionario afrontar con recursos provenientes de la explotación todas aquellas que surjan del mantenimiento de los estándares del servicio correspondiente."*

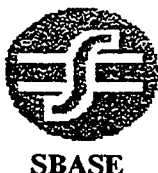
Con respecto a la Obra denominada: IMPERMEABILIZACION DE ESTACIONES, se considera que de acuerdo a lo indicado en el Artículo 10 inciso 1 en donde se estipula que: *"el oferente debe incluir en sus costos de explotación todos aquellos gastos adicionales que el considere necesarios para la prestación del servicio en las condiciones establecidas en el presente pliego como por ejemplo pintura de estaciones, iluminación, impermeabilización, etc.,";* por lo que esta Obra debe ser afrontada por METROVIAS con recursos provenientes de la explotación"

PROGRAMA 3 MEJORAMIENTO DE LA ACCESIBILIDAD DE LA ESTACIÓN

2.- Mejoras en la accesibilidad

32 escaleras mecánicas nuevas (reemplazando viejas escaleras mecánicas).

En el PLIEGO DEL CONTRATO DE CONCESION, en el artículo 10.1 INFRAESTRUCTURA, inciso 7 se estipulaba que: "Las principales inversiones en equipamiento electromecánico para el confort de los pasajeros son las previstas en escaleras mecánicas y ventilación forzada. Igualmente en el resto del plan, deben



MEMORANDUM
A: Ing. Alejandro Nazar Anchorena

MEM-XL4

FECHA: 6/08/98

REVISION: PRELIMINAR-1

PAGINA: 20 de 33

ANEXO I

interpretarse las inversiones previstas en escaleras mecánicas como las mínimas requeridas, debiendo el concesionario afectar de sus costos de explotación los recursos para el funcionamiento con los estándares mínimos establecidos"

Por lo que esta comisión entiende que esta obra debería ser afrontada por el concesionario con recursos provenientes de la explotación.

TERMINAL INTERMEDIA EN PLAZA ITALIA

Se considera que la descripción presentada por el concesionario es incompleta como para evaluar una Obra de la magnitud de la propuesta, por lo que esta comisión considera que el concesionario debería presentar un estudio mas detallado de la misma.

PROGRAMA 4 MEJORAS EN LAS INSTALACIONES DE MANTENIMIENTO

Ampliación y adecuación de los talleres de línea

Cochera y Taller de mantenimiento de la línea "A"

En este programa consta la construcción de la COCHERA Y TALLER DE MANTENIMIENTO DE LA LÍNEA "A", que surgen debido a la modificación del proyecto que contemplaba la construcción del COMPLEJO TECNOLÓGICO, que fuera reemplazado por el NUEVO TALLER CENTRAL, y a su vez la construcción del mismo implicará la desafectación del Taller Polvorín.

PROGRAMA 6 - EXTENSIÓN DE LÍNEAS

1.- Extensión de la línea "E"

Se considera que esta obra debe estar comprendida dentro de las obras a ser ejecutadas por SBASE

CUADRO RESUMEN DE LAS OBRAS QUE SEGÚN ESTA COMISION CONSIDERAN QUE SE DEBERIAN SOLVENTARSE CON RECURSOS PROVENIENTES DE LA EXPLOTACION

DESCRIPCION DE LA OBRA		MONTO (abril 1992)
PROGRAMA 2	Mejoramiento de las instalaciones fijas	
	4.- Vías	
	Renovación de vías de la línea "E"	\$13.000.000
	5.- Ventilación bombeo y otras obras	
	Impermeabilización de estaciones	\$8.000.000,00
	Subtotal Programa	\$21.000.000,00
PROGRAMA 3	Mejoramiento de la ACCESIBILIDAD	
	2.- Mejoras en la accesibilidad	
	32 escaleras mecánicas nuevas (reemplazando viejas escaleras mecánicas)	\$7.880.000,00
	Subtotal Programa	\$7.880.000,00
MONTO TOTAL DE LAS OBRAS A REALIZAR A PARTIR DEL AÑO 1998		\$28.880.000,00



SBASE

MEMORANDUM

A: Ing. Alejandro Nazar Anchorena

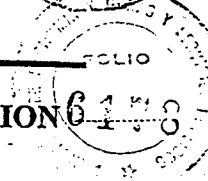
MEM-XL4

FECHA: 6/08/98

REVISION: PRELIMINAR

PAGINA: 21 de 33

ANEXO 1



EN EL CUADRO SIGUIENTE SE INDICAN LAS OBRAS QUE ESTA COMISION
CONSIDERA QUE NO DEBE EFECTUAR EL CONCESIONARIO

DESCRIPCION DE LA OBRA		MONTO (abril 1992)
PROGRAMA 1	Modernización y Ampliación de la flota	
	5.- Incorporación de 60 coches para la línea "E" (SE CONSIDERA QUE NO SON NECESARIOS)	\$120.000,00
	SUBTOTAL Programa	\$120.000,00
PROGRAMA 6	Extensión de Líneas	
	1.- Extensión línea "E"	
	Incorporación de 20 coches nuevos	\$40.000.000,00
	Equipamiento	\$31.000.000,00
	Obra civil	\$70.283.000,00
	Subtotal Programa	\$141.283.000,00
PROGRAMA 7	Otras obras de Extensión y Modernización de líneas	
	1.- Obras de Extensión y Modernización de líneas	\$236.517.000,00
	Subtotal Programa	\$236.517.000,00
MONTO TOTAL DE LAS OBRAS A REALIZAR A PARTIR DEL AÑO 1998		\$497.800.000,00

M.E. y
O.y S.P.

162



SBASE

MEMORANDUM

A: Ing. Alejandro Nazar Anchorena

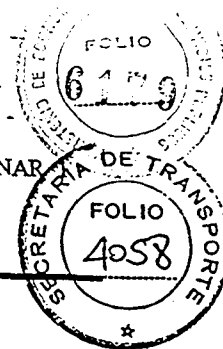
MEM-XI7

FECHA: 6/10/98

REVISIÓN: PRELIMINAR

PAGINA: 22 de 33

ANEXO 1

1.3.- VERIFICACIÓN DE LAS COMPRASA) Especificación Técnica

Debido a que la compra se efectúa a distancia y a que son muchos los entes interesados en garantizar principalmente la seguridad y en general, minimizar problemas de calidad, como se expresó en el punto 1.1, es menester que los requisitos descritos en el punto 1.1 (que describen la "ingeniería", o sea en qué consiste el coche de subterráneo, sus componentes, sistemas, materiales y procesos de fabricación e inspección susceptibles de dejar vicios ocultos) sean explicitadas en una **Especificación Técnica para Coches de Subterráneo, de los equipos o componentes que se trate**, debidamente aprobada por la máxima autoridad técnica del Concesionario y aprobada por la máxima autoridad administrativa de esa concesionaria y posteriormente autorizadas por SBASE.

Como formalidad imprescindible para evitar errores inadvertidos, esta Especificación Técnica debería tener todas sus hojas identificadas como pertenecientes a la misma, el nr. de revisión, la fecha de emisión y/o revisión, el logo de la empresa y las firmas y numeración de cada página, indicando anexos, los que igualmente deberían cumplir con estas formalidades.

B) Orden de Compra

Por lo tanto, la Orden de Compra, Licitación Internacional o cualquiera sea el documento usado para el llamado a cotizar, y el que posteriormente se use para efectivizar la compra, deberá hacer referencia explícita a la necesidad mandatoria de "conformar" los requerimientos de dicha **Especificación Técnica para Coches de Subterráneo, del equipo o sistema que se trate, debidamente conformada**

También el documento con el que se efectivice la compra deberá explicitar los puntos de las **Especificación Técnica para Coches de Subterráneo, de equipos, o sistemas que se trate, que no se puedan cumplir o conformar.**

C) Constatación de la Conformidad del Componente con la Especificación

Finalmente, para la constatación que el equipo, componente, material ... que se trate conforma dicha **Especificación Técnica para Coches de Subterráneo o para el equipo o componente que se trate**, sería altamente deseable que la empresa proveedora disponga de una Certificación ISO-9001 válida no solo para la planta sino también para el equipo o componente que se trate.

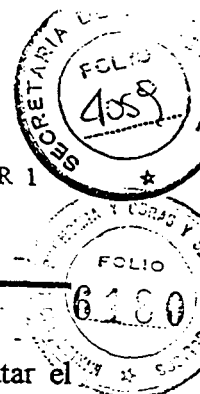
M.E. y
O. y S.

162

Se desea hacer especial énfasis en la importancia que se trate de ISO-9001 ya que la misma incluye el Control del Diseño, punto imprescindible para la homologación del particular diseño del producto que se desea comprar. De lo contrario, dicha homologación podrá hacerse mediante el historial de funcionamiento, como se propone con los coches Nagoya, si las reparaciones y/o modificaciones que se les ejecuten antes de ser comprados no alteran el particular diseño del producto homologado "por historia de uso"



ANEXO 1



De particular importancia es el certificado ISO-9001 o ISO-9002 para constatar el conformidad o no conformidad de los equipos o componentes comprados con la **Especificaciones Técnicas para coches de subterráneo, del equipo o componente que se trate.**

En el caso que la empresa proveedora usara una norma diferente pero equivalente a la ISO-9000, desde luego que debería ser considerado igualmente válido ya que todas ellas implican una Organización y Sistema de Calidad para prevenir las fallas y para la mejora continua.

Si la empresa proveedora no dispone de una certificación como la arriba explicitada, en ese caso se debe acordar un **"Plan de Control de Procesos e Inspección de Producto"**, el que permitirá al Concesionario y/o SBASE efectuar inspecciones in situ mediante su propio personal o mediante Agencias de Inspección que actúan como tercera parte, a los efectos de testificar por ej. la ejecución de un examen por partículas magnetizables de una llanta, o constatar la adherencia de la pintura, o verificar la calificación de un soldador, o presenciar un ensayo funcional y firmar los protocolos correspondientes que avalan dicha constatación, presencia o fiscalización en nombre de sus representadas. Igualmente, la empresa proveedora, sea que METROVIAS o SBASE presencia dichos puntos claves del proceso de fabricación, el fabricante debe igualmente certificar su cumplimiento mediante Protocolo Oficial de su propia Planta. En este supuesto, será igualmente imprescindible disponer de las **Especificaciones Técnicas para coches de subterráneo o del equipo o componente que se trate**, con las tolerancias correspondientes

D). Reparaciones

Cuando se trate de reparaciones o reacondicionamiento de coches usados, igualmente valen tanto los requerimientos explicitados en la **Especificación Técnica de Coches de subterráneo, o del equipo o sistema que se trate**; después de reparados o reacondicionado los coches deben conformar dichas **Especificaciones** y durante los procesos de reparación o reacondicionamiento, el fabricante o taller debe conformar los requerimientos de dicha **"Especificación Técnica de Procedimientos para los "procesos especiales"**, susceptibles de dejar vicios ocultos (ver punto 1.1 y 1.2). Por ello se debe preparar un **Plan de Control de Proceso e Inspección de Producto**, el que itemiza secuencialmente las principales

M. E. operaciones de fabricación con las de control de procesos y las inspecciones de producto O. y S. (semielaborado y final) y las funcionales.

162 Como algunos procesos de reparación no están incluidos en el Programa de Fabricación de coches o equipos nuevos, estos deberán ser escritos y certificados

Paralela y análogamente en una reparación o reacondicionamiento se deben cumplir con los requerimientos de **Aseguramiento/Garantía o Control de Calidad**, imprescindibles para demostrar al ente fiscalizador y al cliente, el ciudadano de Bs. As., que se han cumplido con los cuidados de dichas normas.



SBASE

MEMORANDUM

A: Ing. Alejandro Nazar Anchorena

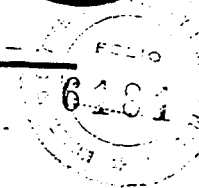
ANEXO I

MEM-XLA

FECHA: 6/10/98

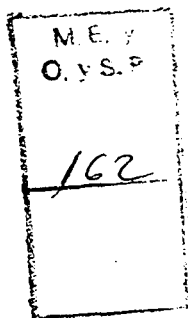
REVISION: PRELIMINAR

PAGINA: 24 de 33



E) Recomendación

Por esta razón se estima la descripción de los requisitos a ser cumplimentados para verificar la conformidad de la compra con los requisitos del Plan presentado por el GOBIERNO DE LA NACION (*PLAN BASICO REFORMULADO, PLAN DE OBRAS COMPLEMENTARIAS* y el *PLAN de NUEVAS DE NUEVAS INVERSIONES PROPUESTAS POR REINVERSION DEL CANON*).. Igualmente vale esta observación para el *-PLAN DE NUEVAS INVERSIONES PROPUESTAS CON CARGO A LA TARIFA* que el GOBIERNO DE LA NACION plantea adicionar al Contrato de Concesión.





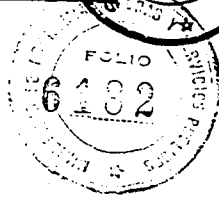
SBASE

MEMORANDUM
A: Ing. Alejandro Nazar Anchorena

ANEXO I

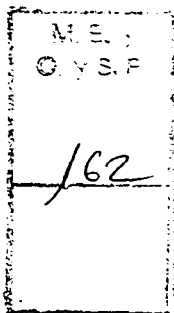
MEM-XL4

FECHA: 6/108/98
REVISION: PRELIMINAR
PAGINA: 25 de 33



ANEXO I

- a).-PLAN BASICO REFORMULADO
- b).-PLAN DE OBRAS COMPLEMENTARIAS
- c).-PLAN DE NUEVAS INVERSIONES PROPUESTAS POR REINVERSION DEL CANON
- d).-PLAN DE NUEVAS INVERSIONES PROPUESTAS CON CARGO A LA TARIFA





MEM-XL4
FECHA: 6/08/98
REVISIÓN: PRELIMINAR 1
PAGINA: 26 de 33

MEMORANDUM
A: Ing. Alejandro Nazar Anchorena

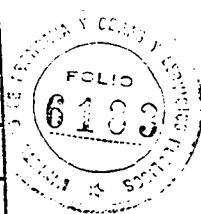


SBASE

a).- PLAN BASICO REFORMULADO

PLAN BASICO SURTE REFORMULADO (Los precios incluyen IVA al 15% y gastos de administración)		AÑO											
		MONTO (Miles de pesos)	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
PROGRAMA 1 - Modernización y Ampliación de la Flota													
1. Adquisición de 80 coches		119 740		10 677	28 070	43 610	51 040	37 804					
		119 740		10 677	28 070	43 610	51 040	37 804					
PROGRAMA 2 - Mejoramiento de las instalaciones fijas													
1. Alimentación Eléctrica													
Alimentación Eléctrica / Subestaciones - Subestaciones Puente Grande		4 231		1 309	2 919								
Línea de Control - Sección Obras		803											
Cables de Potencia - Línea E (Pólycar cables de)		200											
Cables de Potencia - Línea C (Pólycar cables de)		310											
Línea de Control - Primeros		127											
Administración Eléctrica / Subestaciones - Subestación Independencia		400											
2. Señalización													
Señalización - Señales Línea B		14 732	8 480	6 237									
Señalización - Señales Línea E		12 650	8 250	4 400									
Señalización - Señales Línea C		7 800	7 800										
Señalización - Señales Línea D / Control - Nuevo		10 600	10 600										
Señalización - Señales Primeros		339											
3. Comunicaciones y Control													
Punto Central de Operaciones - Tráfico telefónico Línea B y BEE		3 645	2 275	800	710								
4. Vías													
Renovación de Vías Faltas - Línea C		6 000	6 000										
Renovación de Vías Faltas - Línea E		3 202											
Vías Primeros		601		400	281								
Obras Obras - Cierre del "Buzo" del Primeros		10 741	877	2 124	2 124	4 124	3 124	7 011					
5. Ventilación, bombas y otras obras													
Sistema de ventilación		10 741	12 931	6 124	3 124	4 124	3 124	7 011					
PROGRAMA 3 - Mejoramiento de la Accesibilidad y la Circulación													
1. Centros de Tránsito													
Obras Obras - Mejores centros de tránsito - Pólycar Que Noche 8 de Julio		6 407	1 000	1 000	4 407								
Obras Obras - Mejores centros de tránsito de Pólycar		3 033											
Línea A - Mejores centros de tránsito		2 312	2 312										
Obras Obras - Mejores centros de tránsito de Pólycar		200											
Atención operativa de tránsito, estacionamiento y acceso (proyecto de seguridad)		1 600											
PROGRAMA 4 - Mejoras en las instalaciones de Mantenimiento													
1. Nueva taller central													
Nueva Taller Central		31 513	500	500	8 000	3 000	3 000	8 000	17 513				
2. Ampliación y mejoramiento de los talleres de línea													
Ampliación y mejoramiento de los talleres de línea		1 400	800	500									
Remediación de Oficina Central		703	703										
3. Talleres													
Taller de línea A y E		1 670	2 000	1 000	8 000	4 000	4 000	8 000	1 670				
Edificio de línea A y E		41 212	2 000	1 000	8 000	4 000	4 000	8 000	41 212				
Subtotal programas		319 610	61 330	32 710	44 314	49 134	49 134	81 531	29 211	3 212			

ANEXO I





MEM-XL4
FECHA: 6/08/98
REVISION: PRELIMINAR 1
PAGINA: 27 de 33

MEMORANDUM

A: Ing. Alejandro Nazar Anchorena



SBASE

b).- PLAN DE OBRAS COMPLEMENTARIAS

	MONTO (Años 1997)	CONCESSION (AÑOS)												
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
OPRAS COMPLEMENTARIAS SURTE (Las obras incluyen IVA al 12% y gastos de administración, 3 años de garantía (IVA al 12%))														
PROGRAMA 1 - Modernización y Ampliación de la Flota														
1. Reemplazo y construcción de buses	4,276													
Equipos AIP adicionales	169													
Diferencia en costos de buses y equipos Tires-Tire	3,900													
Ampliación y mejoras de coches existentes	13,736	3,000	2,000	1,400										
Remodelación de 20 coches flomax Bowknight de 61 años	610	3,000	2,250	2,400										
Remodelación de 61 coches OTE	540			600										
Remodelación 3 coches P/renove	272													
Buses de emergencia línea A														
504 buses para línea C	24,028	5,750	6,300	4,222										
Subtotal programa														
PROGRAMA 2 - Mejoramiento de las instalaciones físicas														
2. Aluminización Exterior	850													
Cables de tensión línea C como estaciones Ruck y An. de Mayo	601													
Aluminización exterior en estaciones líneas C, D y E	76													
Puentes de iluminación en línea B	5,537													
Comunicaciones y control	3,000													
Arboles de línea física (para iluminación y otros)														
Arboles de línea física (para iluminación de público adulto)														
Vías	2,643	499	1,400	615										
Remoción A.D.V. línea C	2,407													
Remoción de vías en zona urbana línea D	2,005	81	615	410										
Pisos a diámetro plano y otros de auto	16,123	2,939	5,814	5,112										
Iluminación en obras de tránsito														
Subtotal programa														
PROGRAMA 3 - Mejoramiento de la Accidentalidad y la Circulación														
3. Construcción de Puentes	3,382	1,831	1,831											
Construcción de Puentes B.C.D y E	3,382	1,831	1,831											
PROGRAMA 4 - Mejoras en las instalaciones de Mantenimiento														
4. Ampliación y mejoramiento de las oficinas de línea	600													
Proyecto Parque (Mantenimiento, Saneamiento y otros)	600													
Subtotal programa	40,553	3,419	6,123	5,544										
O.K.														

ANEXO I





SBASE

MEMORANDUM
A: Ing. Alejandro Nazar Anchorena

MEM-XL4

FECHA: 6/08/98
REVISION: PRELIMINAR 1
PAGINA: 28 de 33



**C).- PLAN DE NUEVAS INVERSIONES
PROPUESTAS POR REINVERSION DE CANON**

NUEVAS INVERSIONES PROPUESTAS PARA SUJTE POR REINVERSION DEL CANON— (Los precios incluyen IVA al 21% y gastos de mantenimiento)		MONTO—	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
PROGRAMA 1 - Modernización y Ampliación de la Flota																							
2. Incorporación de 60 coches adicionales																							
Incorporación 30 coches adicionales		60 000								16 000	22 000	22 000											
Incorporación 30 coches Nagoya adicionales		24 884																					
Subtotal programa		84 884								16 000	22 000	22 000											
PROGRAMA 2 - Mejoramiento de las Instalaciones Fijas																							
1. Alimentación Eléctrica																							
Tableros cambio de potencia línea D		121	121																				
Subtotal programa		121	121																				
PROGRAMA 3 - Mejoramiento de la Accesibilidad y la Circulación																							
2. Mejoras en la Accesibilidad																							
Programa de Mejoras en Estaciones		2 400	2 400																				
Portones de acceso comandados		1 190																					
Nuevas escaleras mecánicas (reemplazando escaleras fijas)		61 730								623	4 610	6 400											
Subtotal programa		19 320	2 400							623	4 610	6 400											
PROGRAMA 4 - Mejoras en las Instalaciones de Mantenimiento																							
2. Ampliación y mejoramiento de los talleres de línea																							
Adecuación del taller Prensado Maricao Acosta		1 025																					
Subtotal programa		1 025																					
G.R.		105 303	2 521	24 884	1 025					623	21 211	29 093	22 000										

ANEXO I





ANEXO I

MEM-X14
FECHA: 6/08/98
REVISIÓN: PRELIMINAR 1
PAGINA: 29 de 33

MEMORANDUM
A: Ing. Alejandro Nazari Anchorena



SBASE

d).- PLAN DE NUEVAS INVERSIONES PROPUESTAS CON CARGO A LA TARIFA

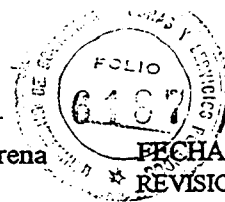
		(Las cifras incluyen IVA al 11%)																														
		1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
PROGRAMA 1 - Modernización y Ampliación de la Flota		150.000																														
4. Incorporación de 75 coches nuevos para la Línea C		130.000																														
5. Incorporación de 60 coches nuevos para la Línea E		20.000																														
6. Incorporación de 16 coches nuevos		300.000																														
Subtotal programa																																
PROGRAMA 2 - Mejoramiento de las Instalaciones Fijas																																
1. Alimentación Eléctrica		9.243																														
Análisis completo de 13,2 KV en los subterráneos		4.000																														
Adecuación de las instalaciones bajo tensión en estaciones de subte		20.200																														
2. Señalamiento		2.200																														
Adecuación del señalamiento en líneas C y D para operar, automáticas de buses (ATO)																																
3. Comunicaciones y Control																																
Análisis de fibra óptica (fase incorporación de sistema video seguridad)																																
4. Vías		13.000																														
Renovación de vías de la Línea E																																
5. Ventilación, bombeo y otras obras		8.000																														
Impresión y actualización de estaciones		56.443																														
Subtotal programa																																
PROGRAMA 3 - Mejoramiento de la Accesibilidad y la Circulación																																
1. Centros de Transbordo		10.101																														
Programa de mejoras en Grandes Terminales Ferreas (Lacaze y Constituyente)		20.200																														
Adecuación operativa de terminales, estaciones y acceso																																
2. Mejoras en la Accesibilidad		7.880																														
32 escaleras mecánicas nuevas (reemplazando viejas escaleras mecánicas)		30.000																														
Mejoras para la circulación de discapacitados		6.478																														
Nuevas escaleras mecánicas (reemplazando escaleras fijas)		2.165																														
Nuevas bocas de acceso (Florida y Palermo)																																
4. Terminal Intermedia de Plaza Italia		20.578																														
Reedec. de la estación Plaza Italia como terminal a otras obras de Interest. Línea D		97.402																														
Subtotal programa																																
PROGRAMA 4 - Mejoras en las Instalaciones de Mantenimiento																																
2. Ampliación y mejoramiento de los talleres de línea		30.000																														
Cochera y taller de mantenimiento línea "A"		36.000																														
Subtotal programa																																
PROGRAMA 5 - Mejoras en las Condiciones de Seguridad																																
2. Proyectos de seguridad operativa		641																														
Seguridad y seguridad en el PM		841																														
Subtotal programa																																
PROGRAMA 6 - Extensión de Líneas																																
1. Extensión Línea E		40.000																														
Incorporación de 70 coches nuevos		31.000																														
Equipamiento		70.243																														
Obras civil		9.000																														
2. Cuchera Línea D segunda etapa		159.243																														
Subtotal programa																																
PROGRAMA 7 - Obras de Extensión y Modernización de líneas																																
1. Obras de Extensión y Modernización de líneas		236.517																														
Subtotal programa																																
O.T.		871.817																														

Se ha verificado que las obras civiles de la extensión de la línea "E" las líneas a cargo del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires.



SBASE

MEMORANDUM —
A: Ing. Alejandro Nazar Anchorena



MEM-XL4

FECHA: 6/08/98

REVISION: PRELIMINAR

PAGINA: 30 de 33

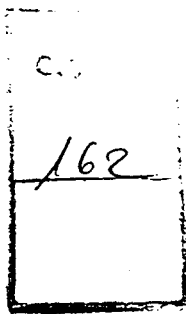


ANEXO II

ANEXO I

ESPECIFICACIÓN TÉCNICA DE MATERIAL RODANTE PARA LA COMPRA DE LOS COCHES NAGOYA

0





SBASE

MEMORANDUM

A: Ing. Alejandro Nazar Anchorena



MEM-XL4

FECHA: 6/08/98

REVISIÓN: PRELIMINAR

PAGINA: 31 de 33



ANEXO I

ESPECIFICACIÓN TÉCNICA DE MATERIAL RODANTE PARA LA COMPRA DE LOS COCHES NAGOYA

Se describe a continuación los puntos a tener en cuenta para la Especificación Técnica del Material Rodante Básica, ETMR, para todos los coches de la red de subterráneo de Bs. As.:

- a) cualquiera sea la línea,
- b) cualquiera sea el origen de los fondos,
- c) válida tanto para la compra de coches nuevos,
- d) válida para la reparación de unidades usadas.
- e) válida en fin para las reparaciones e intervenciones periódicas en los coches en servicio:
 - (i) Reparación de la flota actual,
 - (ii) Reparación de posibles vehículos usados a ser adquiridos en el país o en el exterior.
 - (iii) Reconstrucción Integral, de 900 a 1.000.000 de Km (*1)
 - (iv) Revisión General, de 300 a 500.000 Km (*1)
 - (v) Revisión Intermedia, a los 36.000 Km para la Línea A solamente (*1)
 - (vi) Revisión Periódica Profunda, de 9.000 a 15.000 km (*1)
 - (vii) Revisión Periódica, de 1000 a 5000 Km (*1)

Nota: (*1) Actividades requeridas por el Contrato de Concesión.

Esta ETMR básica es lo mínimo que SBASE requiere para conformar los requerimientos de los atributos dentro de sus respectivas tolerancias:

- | | | |
|------------------|-------------------|--------------------|
| a) seguridad, | b) durabilidad, | c) confiabilidad, |
| d) operabilidad, | e) funcionalidad, | f) mantenibilidad, |
| g) costo | h) estética | y) fabricabilidad, |

los que para ser cumplimentados o conformados requiere la concurrencia de:

- I) Know-How para cada concepción de diseño, la que depende del particular fabricante y/o comprador,
- II) normalización "fidedigna" que especifica los requisitos mandatorios mínimos requeridos por:
 - a) las autoridades jurisdiccionales y
 - b) por autoridades en cada materia:
 - coches de subterráneos, motores eléctricos de tracción,
 - bogies, ruedas y ejes, sistemas y componentes neumáticos para frenos y puertas,
 - sistemas eléctricos de potencia y emergencia
 - materiales, ensayos no destructivos, protección ...
 - procesos especiales de fabricación...

- III) Especificación de Aseguramiento/Garantía o Control de Calidad con que el proveedor hará el aseguramiento de la conformidad del cumplimiento de los requisitos especificados en I) y II). Con este documento el Concesionario y/o SBASE puedan vigilar su cumplimiento de forma tal que permita acuerdos entre las partes intervinientes: cuando se producen variaciones: proveedores, operadores, fiscalizadores, entes que solventan económicamente la inversión, y el último pero no el menos importante, el cliente: el vecino de la Ciudad de Bs. As., los que están representados por los legisladores de la nueva Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Toda mejora sobre este mínimo introducida por el Concesionario, nuevamente sin abordar en este documento el origen de los fondos para solventarlas, será apreciada por SBASE si no afecta adversamente la ETMR básica, pero no es el objeto del requerimiento planteado en esta nota.

Partiendo de la ETMR básica, para cada caso en particular SBASE pueda aceptar adicionar o inclusive puntualmente modificar algo de la misma, según acuerdos también puntualmente.

Por todo ello, SBASE requiere con la urgencia que las tramitaciones por los coches Nagoya necesita, copias de

las:



SBASE

MEMORANDUM

A: Ing. Alejandro Nazar Anchorena



MEM-XL4

FECHA: 6/08/98

REVISION: PRELIMINAR

PAGINA: 32 de 33

ANEXO I

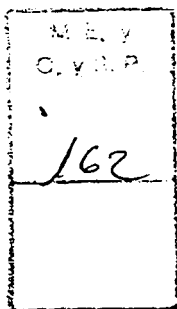


- 1.- Especificación Técnica de Material Rodante con la que efectivizaron la compra de los coches de la Línea B.
(Opcional, pero ideal para referencia)
- 2.- Especificación Técnica de Material Rodante que piensan usar como requerimientos para los coches Nagoya. (Esta Especificación es el centro del requerimiento de esta nota)
- 3.- Especificación Técnica de Material Rodante con los requerimientos exigidos a los talleres que realizan: (Opcional)
 - (i) Reparación de la flota actual.
 - (ii) Reparación de posibles vehículos usados a ser adquiridos en el país o en el exterior.
 - (iii) Reconstrucción Integral, de 900 a 1.000.000 de Km (*1)
 - (iv) Revisión General, de 300 a 500.000 Km (*1)
 - (v) Revisión Intermedia, a los 36.000 Km para la Línea A solamente (*1)
 - (vi) Revisión Periódica Profunda, de 9.000 a 15.000 km (*1)
 - (vii) Revisión Periódica, de 1000 a 5000 Km (*1)
- 4.- Especificación del Aseguramiento/Garantía o Control de Calidad (necesaria)

SBASE estima que la mejor manera de iniciar el entendimiento es directamente sobre un documento real. la ETMR y la Especificación del Aseguramiento, Garantía y/o Control de Calidad

Los proceso de fabricación (o de reparación) denominados "especiales" porque son susceptibles de dejar vicios ocultos, (tales como la fundición, forja, laminación, tratamiento térmico, pintura, soldadura, roblonado, ensayos no destructivos, etc...), los que deberían estar incluidos en la ETMR básica, ya que la única manera de garantizar las fallas del producto es garantizar la ejecución del proceso previniendo mediante certificaciones y precalificaciones fallas de las 4M : Materiales. Métodos. Máquinas y Mano de Obra.

Q





SBASE

MEMORANDUM

A: Ing. Alejandro Nazar Anchorena



MEM-XL4

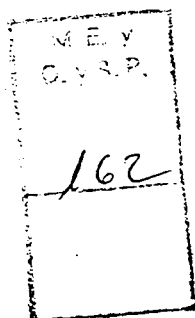
FECHA: 6/08/98

REVISION: PRELIMINAR

PAGINA: 33 de 33



ANEXO I *ANEXO III*



C N R T
COMISION NACIONAL DE
REGULACION DEL TRANSPORTE

ANEXO

"1998 - Año de los Municipios"

NOTA GCF/I N° 6035/98



BUENOS AIRES, 23 ABR 1998

SEÑORES
METROVIAS S.A.
BARTOLOME MITRE 3342
CAPITAL FEDERAL

Ref: Programa de Inversiones. Grupo de
Servicios 3. "Adquisición de rue-
das para los coches de la Línea C
de subterráneos".

Me dirijo a ustedes para llevar a vuestro conocimiento
que mediante Resolución N° 359 del 23/03/98, el Ministerio de
Economía y Obras y Servicios Públicos ha autorizado bajo el
régimen establecido en el Artículo 12.2 del Contrato de Conce-
sión, la obra indicada en el título de la presente.

Al efecto se le adjunta fotocopia de la mencionada
Resolución.

Saludo a ustedes atentamente.

Adj.: 4 (cuatro) fojas.

Ing. ESTEBAN MARESCA
SECRETARÍA DE CONCESIONES FERROVIARIAS
MINISTERIO NACIONAL
DE ECONOMÍA Y OBRAS Y SERVICIOS PÚBLICOS

METROVIAS S.A.

Recibido en el ... simple
acuse de recibo sin ... confor-
midad. 23/4/98
FECHA:

RECIBO
O. y S. P.
162



Ministerio de Economía
y Obras y Servicios Públicos

ANEXO I

"1998 - Año de los Municipios"



BUENOS AIRES, 23 MAR 1998

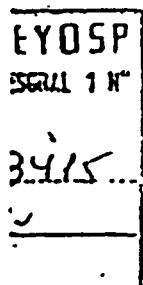
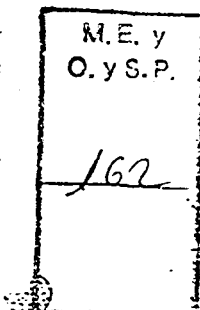
VISTO el Expediente N° 000070/97 del Registro de la COMISIÓN NACIONAL DE REGULACIÓN DEL TRANSPORTE de la SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTE TERRESTRE de la SECRETARÍA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE ECONOMÍA Y OBRAS Y SERVICIOS PÚBLICOS, y

CONSIDERANDO:

Que METROVIAS SOCIEDAD ANÓNIMA, concesionaria de los servicios ferroviarios de pasajeros de SUBTERRÁNEOS DE BUENOS AIRES SOCIEDAD DEL ESTADO según contrato de concesión aprobado por Decreto N° 2608 de fecha 22 de diciembre de 1993, solicita autorización para realizar la provisión que denomina "Adquisición de ruedas para los coches de la Línea C de subterráneos" dentro del régimen que establece el Artículo 12.2. -Inversiones Complementarias- del precitado contrato de concesión.

Que la ejecución de la provisión propuesta tiene por finalidad proceder a un recambio masivo de las ruedas de los coches de la Línea C de subterráneos que han alcanzado las postrimerías de su vida útil y han evidenciado riesgos de rotura por fatiga del material, como solución necesaria para garantizar las condiciones de seguridad y confiabilidad acordes con la importancia de los servicios.

Que la provisión contempla la adquisición de CIENTO TREINTA Y SEIS (136) ruedas monoblock forjadas para eje motor con



[Handwritten signatures and initials]



Ministerio de Economía
y Obras y Servicios Públicos

ANEXO I

"1998 - Año de los Municipios"



disco de freno; CIENTO DIECIOCHO (118) ruedas monoblock forjadas para eje portador con disco de freno; CIENTO TREINTA Y SEIS (136) ruedas monoblock forjadas porta corona de tracción; y CIENTO DIECIOCHO (118) ruedas monoblock forjadas simples.

Que la necesidad de esta provisión surge en las actuales circunstancias, sin que fuera prevista al momento de definir el programa de inversiones incorporado al contrato de que se trata, razón por la cual se entiende conveniente su realización bajo el régimen establecido en el Artículo 12.2. -Inversiones Complementarias- del contrato de concesión.

Que confrontada la propuesta con los requisitos que impone el Artículo 12.2. del contrato de concesión surge que la cotización de PESOS NOVECIENTOS SIETE MIL OCHOCIENTOS VEINTE (\$ 907.820.-) presentada por METROVÍAS SOCIEDAD ANÓNIMA, que resulta de una licitación efectuada por el mismo concesionario tal como lo dispone el precitado artículo, es considerada conveniente según se informa en lo actuado; como así también que el importe total de las inversiones complementarias gestionadas por dicha concesionaria durante el corriente año de la concesión, incluida la considerada en las presentes actuaciones, está comprendido dentro del máximo anual admitido por dicho concepto por el mismo artículo, razones por las cuales nada obsta para acceder a lo solicitado.

Que procede que la ejecución, fiscalización, certificación, pago y recepción de la provisión se realice conforme con

M.E. y O. y S.P.
162

YOSP
REAL 117
1415

[Firmas manuscritas]



*Ministerio de Economía
y Obras y Servicios Públicos*

ANEXO I



las disposiciones establecidas en los Artículos 13 y 14 del precitado contrato y en el Artículo 8° del Anexo I del Decreto N° 1388 de fecha 29 de noviembre de 1996.

Que corresponde establecer la partida presupuestaria que solventará las erogaciones que demande la provisión.

Que ha tomado intervención la COMISIÓN NACIONAL DE REGULACIÓN DEL TRANSPORTE de la SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTE TERRESTRE de la SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE ECONOMÍA Y OBRAS Y SERVICIOS PÚBLICOS.

Que el Servicio Jurídico permanente de este Ministerio ha tomado en estas actuaciones la intervención que le compete.

Que la medida a adoptar encuadra en los Artículos 6.4.1. y 12.2. del contrato de concesión aprobado por Decreto N° 2608 de fecha 22 de diciembre de 1993.

M.E. y O. y S. P.
162

Por ello,

EL MINISTRO DE ECONOMÍA Y OBRAS Y SERVICIOS PÚBLICOS

RESUELVE:

YD5P
SMA III
415

ARTICULO 1°.- Autorízase a METROVÍAS SOCIEDAD ANÓNIMA, titular del contrato de concesión aprobado por Decreto N° 2608 de fecha 22 de diciembre de 1993 para la explotación de los servicios ferroviarios de pasajeros de SUBTERRÁNEOS DE BUENOS AIRES SOCIEDAD DEL ESTADO, a realizar, bajo el régimen establecido por el Artículo 12.2. -Inversiones Complementarias- de dicho contrato, la provisión denominada "Adquisición de ruedas para los

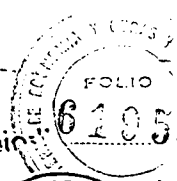
[Handwritten signatures and initials]



Ministerio de Economía
y Obras y Servicios Públicos

ANEXO I

1998 - Año de los Municipios



coches de la Línea C de subterráneos".

ARTICULO 2°.- Apruébase el monto máximo para la ejecución de la provisión indicada en el Artículo 1° de la presente resolución en la suma de PESOS NOVECIENTOS SIETE MIL OCHOCIENTOS VEINTE (\$ 907.820.-).

ARTICULO 3°.- La ejecución, fiscalización, certificación, pago y recepción de la provisión mencionada en el Artículo 1° de la presente Resolución se ajustará en lo pertinente al régimen establecido en los Artículos 13 y 14 del precitado contrato de concesión y en el Artículo 8° del Anexo I del Decreto N° 1388 de fecha 29 de noviembre de 1996.

ARTICULO 4°.- El gasto resultante de la aplicación de la presente resolución se atenderá con los recursos previstos en la Partida: Jurisdicción 91 - Programa 94 - Subprograma 01 - Actividad 01 - Inciso 5 - Partida Principal 2 - Partida Parcial 6 del Presupuesto del Año 1998.

ARTICULO 5°.- Regístrese, comuníquese y archívese.

RESOLUCIÓN N° 359

Dr. ROGUE BENJAMIN FERNANDEZ
MINISTRO DE ECONOMIA
Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS



ANEXO I

Ministerio de Economía
Obras y Servicios Públicos



BUENOS AIRES, 15 NOV 1996

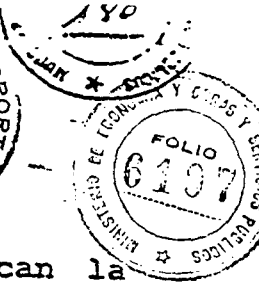
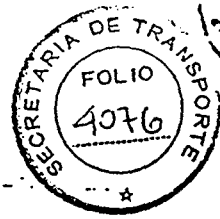
VISTO el Expediente N° 558-000470/96 del registro del
MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS, y

CONSIDERANDO:

Que en dicha actuación METROVIAS S.A., concesionaria de los servicios subterráneos de pasajeros de la ciudad de BUENOS AIRES según contrato de concesión aprobado por Decreto N° 2608 del 22 de diciembre de 1993, propone la provisión, con destino a la Línea "B" de dichos servicios, de DIECIOCHO (18) coches de origen japonés, usados, similares a los adquiridos en virtud del Acta-Acuerdo de fecha 18 de agosto de 1994, aprobada por Decreto N° 1527 del 29 de agosto del mismo año, incorporados a la mencionada línea durante el año 1995.

Que la propuesta se funda en proyecciones de demanda futura, y en que el precio de los coches no varía respecto del aceptado al concretarse la adquisición mencionada en el considerando anterior, así como también en que es posible llevar a cabo la compra sin aumentar el monto del programa de inversiones de la concesión, ello mediante la reasignación de los recursos del mismo.

Que con respecto a la conveniencia de adicionar coches a la flota actual de la Línea "B", obra en estas actuaciones el correspondiente informe sobre evaluación de la demanda futura dirigida a la Línea "B", de la cual surgen valores de crecimiento



de la misma que, desde tal punto de vista, justifican la provisión propuesta.

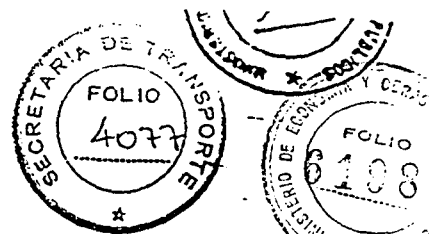
Que con relación al precio ofrecido, surge también de lo actuado que el mismo guarda adecuada proporción respecto del que se conviniera en la precitada acta-acuerdo.

Que en cuanto a la reasignación de recursos del programa de inversiones de la concesión se informa que ello es posible no sólo porque no se encuentra disponible la totalidad del terreno necesario para ejecutar el Subprograma IX- Complejo Tecnológico según el proyecto previsto en el contrato de concesión, sino también porque a la luz de nuevos criterios sobre mantenimiento de equipos y material rodante, es posible desarrollar un nuevo proyecto en menor extensión de terreno, capaz de satisfacer las necesidades futuras previsibles en la materia, y con una importante reducción en las inversiones necesarias, suficiente para soportar la erogación correspondiente a la provisión de que se trata, con lo cual el caso encuadra en el Anexo XXVI/2 del mismo contrato, toda vez que, como surge de lo actuado, se prevé que las partes acuerden un nuevo diseño y a un costo menor para el mencionado Complejo Tecnológico.

Que, además, la concesionaria ha aceptado las condiciones de compra que se le propusieron, incluidas las que se apartan de las estipulaciones del contrato de concesión, como son las relativas a la invariabilidad del precio cotizado, al programa de certificaciones y a los pagos diferidos para el año 1997. También ha dado conformidad al corrimiento de la iniciación

MEX
CIVIL
162

[Firma manuscrita]



del Subprograma IX-Complejo Tecnológico hasta el Trimestre I del Año 5 de la concesión.

Que, en consecuencia, resultando conveniente la aceptación de la propuesta de que se trata en los términos acordados, procede modificar el programa de inversiones sustituyendo el texto del Anexo XXVI/1-SBA del contrato de concesión, modificado por la Resolución MEYOSP N° 687 del 27 de mayo de 1996, por el propuesto en estas actuaciones, lo cual encuadra en el Artículo 12.1 de dicho contrato y cumple los requisitos establecidos en el mismo por cuanto las modificaciones propuestas no significan un mayor monto de inversión respecto del programa vigente ni acrecientan los desembolsos a cargo del Estado por la ejecución de los correspondientes subprogramas.

Que el Servicio Jurídico permanente de este Ministerio ha tomado en estas actuaciones la intervención que le compete.

Que la presente resolución se dicta en uso de las facultades otorgadas por el Artículo 4° del Decreto N° 2608/93.

Por ello,

EL MINISTRO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS

RESUELVE:

ARTICULO 1°.- Autorízase la incorporación al programa de inversiones correspondiente a los servicios subterráneos de pasajeros de la ciudad de BUENOS AIRES, establecido en el Anexo XXVI/1-SBA del contrato de concesión del cual es titular METROVIAS S.A., aprobado por Decreto N° 2608 del 22 de diciembre



Ministerio de Economía
Tránsito y Servicios Públicos

ANEXO I



de 1993, modificado por Resolución MEYOSP N° 687 del 27 de mayo de 1996, de la provisión adicional de DIECIOCHO (18) coches de origen japonés, usados, con destino a la Línea "B" de dichos servicios, por el precio total de PESOS CINCO MILLONES SETECIENTOS SESENTA Y NUEVE MIL NOVECIENTOS CUARENTA Y NUEVE CON TREINTA Y DOS CENTAVOS (\$ 5.769.949,32) y con ajuste a las condiciones que se detallan en la planilla que como Anexo I forma parte integrante de la presente resolución.

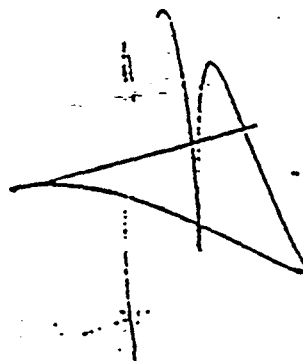
ARTICULO 2°.- Como consecuencia de lo dispuesto en el Artículo 1°, modifícase el Anexo XXVI/1-SBA mencionado en el mismo sustituyendo su texto por el que como Anexo II también forma parte integrante de la presente resolución.

ARTICULO 3°.- Regístrese, comuníquese y archívese.

RESOLUCION MEYOSP N°425

Handwritten signatures and initials are present above the stamp.

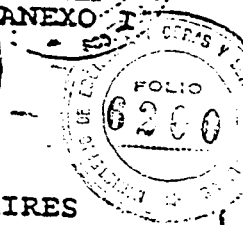
Min. C. y S. P.
162





Ministerio de Economía
Trás y Servicios Públicos

ANEXO I



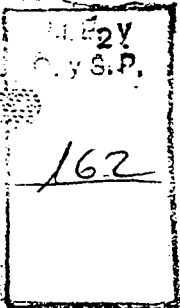
CONTRATO DE CONCESION SERVICIOS SUBTERRANEOS DE BUENOS AIRES

APROBADO POR DECRETO N° 2608/93

CONDICIONES CON AJUSTE A LAS CUALES SE AUTORIZA LA INCORPORACION DE LA PROVISION DE DIECIOCHO (18) COCHES DE ORIGEN JAPONES, USADOS, AL ANEXO XXVI/1-SBA DEL CONTRATO DE CONCESION:

1. Se trata de la provisión, con destino a la Línea "B" de los servicios subterráneos, de DIECIOCHO (18) coches de origen japonés, similares a los adquiridos en virtud del Acta-Acuerdo de fecha 18 de agosto de 1994, aprobada por Decreto N° 1527 del 29 de agosto de 1994, e incorporados a dicha línea en el año 1995.

La similitud estará dada si las unidades a proveer reúnen las características técnicas que se detallan en el Adjunto 5.1, Apartado I) del Anexo XX-SBA, incorporado al contrato de concesión de los servicios ferroviarios subterráneos de Buenos Aires, por el acta-acuerdo precitada. El precio total de los DIECIOCHO (18) coches, sin el Impuesto al Valor Agregado, es de PESOS CUATRO MILLONES SETECIENTOS SESENTA Y OCHO MIL QUINIENTOS CINCUENTA Y TRES CON DIECISEIS CENTAVOS (\$4.768.553,16). Este precio es fijo e inamovible, no sujeto a la variación de los precios del programa de inversiones que prevé el Artículo 7.4.2. b) del contrato de concesión, e incluye, menos dicho impuesto, todo otro impuesto, fletes, seguros, aranceles aduaneros, tasa de estadística, honorarios de despachante de aduana, gastos portuarios, los de adaptación de los coches a las



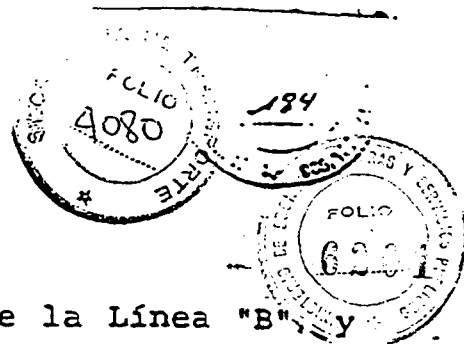
[Handwritten signature]

[Handwritten signature]



Ministerio de Economía
Obras y Servicios Públicos

ANEXO I

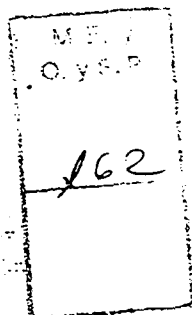


características de la infraestructura de la Línea "B", y todo otro gasto no especificado pero que surja como inherente o necesario para la importación de los coches, su nacionalización y puesta en servicio.

Agregado a dicho precio el Impuesto al Valor Agregado (21%) resulta un monto de PESOS CINCO MILLONES SETECIENTOS SESENTA Y NUEVE MIL NOVECIENTOS CUARENTA Y NUEVE CON TREINTA Y DOS CENTAVOS (\$5.769.949,32).

3. La provisión de que se trata se incorpora al programa de inversiones establecido en el contrato de concesión, Anexo XXVI/1-SBA (modificado por Resolución MEYOSP N° 687 del 27 de mayo de 1996), bajo Subprograma "Provisión adicional de DIECIOCHO (18) coches usados, para la Línea "B".

A fin de que la incorporación del nuevo subprograma no aumente el monto de inversión del programa original, su importe, cotizado en octubre de 1995, y llevado a los valores de oferta de dicho programa (abril de 1992) por aplicación, en operación inversa, de los procedimientos establecidos en los incisos b) y f) del Artículo 7.4.2 (Variación de los precios del programa de inversiones), se deduce de la cotización del Subprograma IX- Complejo Tecnológico, con lo cual la nueva cotización de dicho Subprograma pasa a ser de PESOS CUARENTA Y OCHO MILLONES QUINIENTOS NOVENTA MIL SEISCIENTOS SEIS CON OCHO CENTAVOS (\$48.590.606,08), y su iniciación se desplaza al Trimestre I del Año 5 de la Concesión.

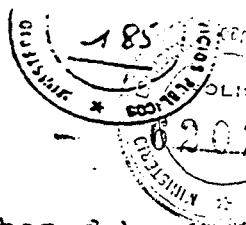


Handwritten signature and initials.



Ministerio de Economía
Obras y Servicios Públicos

ANEXO I



4. La puesta en servicio de los DIECIOCHO (18) coches deberá operarse antes del 31 de diciembre de 1996, con lo cual, a partir de entonces, la flota de la Línea "B" de los servicios subterráneos quedará integrada por CIENTO VEINTE (120) coches de idénticas características técnicas.
5. La provisión deberá ceñirse en lo pertinente a las estipulaciones del contrato de concesión, en particular a las establecidas en el Artículo 13.3 (Ejecución y pago de las obras o trabajos), con la salvedad de que la certificación de su realización y los pagos respectivos se efectuarán de la siguiente forma:

5.1. Certificaciones:

Primer certificado: Se certificará CUARENTA Y CINCO POR CIENTO (45%) del total de la provisión al cumplirse el despacho a plaza de los DIECIOCHO (18) coches.

Segundo certificado: Se certificará TREINTA POR CIENTO (30%) al término de las tareas de adecuación de los DIECIOCHO (18) coches a la infraestructura de la Línea "B".

Tercer certificado: Se certificará VEINTICINCO POR CIENTO (25%) al cumplirse la puesta en servicio de los DIECIOCHO (18) coches.

5.2. Fechas de pago:

Primer certificado: 15 de enero de 1997.

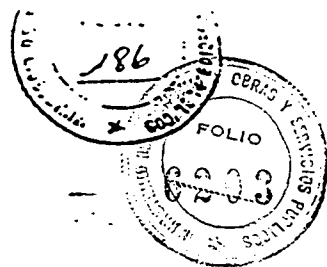
Segundo certificado: 15 de marzo de 1997.

M. E. y O. y S. P.
162

[Handwritten signatures and initials]



ANEXO I



Tercer certificado: 15 de mayo de 1997.

Si los días indicados fueren inhábiles, los pagos se efectuarán en los días hábiles administrativos siguientes.

Si no se cumpliera el plazo establecido en el Apartado 4, las fechas de pago se correrán en el número de días igual al que medie entre el 31 de diciembre de 1996 y la fecha de la puesta en servicio de los DIECIOCHO (18) coches.

[Handwritten signatures and initials]

